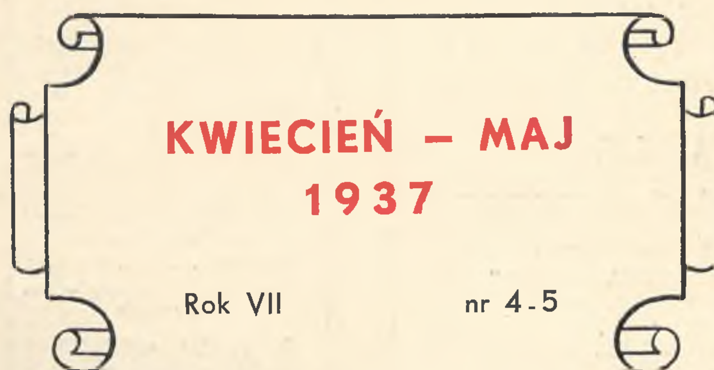
WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO





KWIECIEŃ – MAJ
1937

Rok VII nr 4-5



FRAGMENT PORTU GDYŃSKIEGO

POLSKA · AGENCJA · TELEGRAFICZNA · PAT ·



GDYNIA-AMERYKA

LINIE ŻEGLUGOWE

Sp. Akc.

CENTRALA

WARSZAWA, PL. MAŁACHOWSKIEGO 4

Telefony 5.47-46, 5.47-47

Adres telegraficzny: „POLAMERYKA"

ODDZIAŁY:

GDYNIA — Dworzec Morski, tel. 19-11
KRAKÓW — Rynek Główny 47, tel. 138-92
LWÓW — ul. Kopernika 3, tel. 210-29
RZESZÓW — ul. Grottgera 20, tel. 3-13

LINIA PÓŁNOCNO-AMERYKAŃSKA

Gdynia — Kopenhaga — Halifax — New York

LINIA POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKA

Gdynia — Rio de Janeiro — Santos — Montevideo — Buenos Aires

LINIA DO ZATOKI MEKSYKAŃSKIEJ

Gdynia/Gdańsk — New York — New Orleans — Houston — Galveston — Gdynia/Gdańsk

LINIA PALESTYŃSKA

Konstanca — Istanbul — Jaffa — Haifa — Pireus — Istanbul — Konstanca

WYCIECZKI MORSKIE

Flota GAL

M S „Piłsudski"
M S „Batory"
S S „Polonia"
S S „Kościuszko"
S S „Pułaski"





REGULARNA KOMUNIKACJA OKRĘTOWA

między Gdynią, Gdańskiem a portami:

NORWEGII WSCHODN.:
Fred Olsen & Co.
Oslo oraz inne porty wschodnio-norweskie.
Tygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

NORWEGII ZACHODN.:
Bergenske-Stavangerske
Stavanger, Bergen, Trondheim oraz inne Zachodnio-Norweskie porty.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

SZWECJI ZACHODNIEJ:
Baltic Line
Helsingborg, Malmö, Göteborg.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

SZWECJI WSCHODN. I POŁUDN. oraz LITWY:
Svenska Amerika Linien
Sztokholm, Kalmar, Kalskrona Kłajpeda.
Odjazdy co tydzień w obu kierunkach.

HISZPANII, PORTUGALII, MAROKKA I WYSP KANARYJSKICH:
Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei
Odjazdy co 14 dni

ZACHODNIEGO MORZA ŚRÓDZIEMNEGO:
Svenska Lloyd
Porty Hiszpanii Południowej, porty śródziemnomorskie Francji, porty Włoch Zachodnich i Sycylii.
Odjazdy raz na miesiąc w obu kierunkach. Specjalna linia do transportu owoców południowych.
Rob. M. Sloman Jr.
Odjazdy do tychże portów z Gdyni i Gdańska raz na miesiąc.

WYBRZEŻE ZACHODN. STANÓW ZJEDN. A. P.
Fruit Express Line
Los Angeles, San Francisco, Portland, Vancouver, B. C.
Odjazdy do Gdyni raz na miesiąc.

AMERYKI POŁUDNIOW.:
Finland Syd Amerika Linjen
Den Norske Syd Amerika Linje
Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires.
Odjazdy 3 razy na miesiąc w obu kierunkach.

ZATOKI MEKSYKAŃSK.
Gulf Gdynia Line
New Orleans, Galveston, Houston, Tampa, Savannah.
Odjazdy co 10 dni do Gdyni i raz na miesiąc z Gdyni — Gdańska do portów:
Havana, ewent. Savannah, Vera Cruz, Tampico, New Orleans, Galveston, Houston.

AFRYKI POŁUDNIOWEJ i AUSTRALII:
Wilh. Wilhelmsen
Cape Town, Fremantle, Adelajde Melburn, Sydney, Brisbane.
Odjazdy raz na miesiąc
Rederiaktiebolaget Transatlantic
Cape Town, Algoa Bay, East-London, Durban, Lourenco Marques.
Odjazdy raz na miesiąc.

Poza tym przyjmuje się towary na konosamenty bezpośrednie do Irlandii, Kanady, U.S.A., Zachodniego Wybrzeża Ameryki Północnej i Południowej, Indii Zachodnich, Afryki Zachod., Zatoki Perskiej, Indii Brytyjskich, Azji i Australii

Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje

u agentów

„BERGTRANS"

TOWARZYSTWO ŻEGLUGOWE

Sp. z o. o.	S. A.
GDYNIA	GDAŃSK
Portowa 15 tel. 39-21	Langermarkt 3. tel. 225-41

Przedstawicielstwa:

WARSZAWA,
B. Pilarski, Szkolna 2, tel. 220-42.

KATOWICE,
W. J. Rymarkiewicz, Król. Jadwigi 8, tel. 301-75.

ŁÓDŹ,
B. Pilarski, Wierzbowa 40, tel. 144-34.

LWÓW,
G. Luft, Lwów-Brzuchowice, Marszałkowska, willa „Marylka"

ROK VII. KWIECIEŃ - MAJ 1937. Nr 4 - 5.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
GDYNIA, ŚWIĘTOJAŃSKA 10, P. A. T., TEL. 17-20 • KONTO P. K. O. 730.

HENRYK TETZLAFF

NOWY OKRES



IOSNA roku 1937 przyniosła wreszcie z dawna oczekiwaną poprawę koniunktury gospodarczej na rynkach światowych. Poprawa ta zaczęła właściwie występować już w drugiej połowie ubiegłego roku, ale na dobre i — zdaje się na dłuższy okres czasu — zaznaczyła się dopiero w pierwszych miesiącach bieżącego roku.

Razem z poprawą koniunktury gospodarczej uległa znacznej zmianie na lepsze także sytuacja żeglugi morskiej. Wzrost transportów morskich jest tak duży, że narazie uwiązywanie bezczynnych statków — ta zmora kół żeglugowych świata podczas lat ostatnich — należy już do przeszłości. Wszystko, co się tylko może utrzymać na wodzie i co nie zagraża w myśl przepisów międzynarodowych bezpieczeństwu komunikacji morskiej, wszystko to dzisiaj pływa, przewozi towary i zarabia.

Dokonał się przy tym proces modernizacji tonażu światowego. Jednostki starsze, bardziej kosztowne w eksploatacji, zostały przez życie wyeliminowane. Ułatwiły ten proces stosunkowo wysokie ceny, płacone obecnie za stare statki, przeznaczone na złom oraz stosowana przez wiele państw polityka popierania tych przedsiębiorstw żeglugowych, które odmłodzą swój tonaż.

Miernikiem sytuacji gospodarczej świata może być także żegluga transatlantycka. W miarę poprawy sytuacji materialnej obu kontynentów ożywiają się przewozy towarowe między nimi. Również wzrasta nasilenie ruchu pasażerskiego na Atlantyku. Otóż ostatnie wiadomości o żegludze transatlantyckiej sygnalizują duży wzrost transportów towarowych, a pasażerskie statki transatlantyckie zostały przeważnie już na parę mięsięcy wykupione przez podróżującą publiczność.

Na tym tle zarysowują się także nader pomyślne horoskopy dla polskiej pracy na morzu. W obu portach polskiego obszaru celnego panuje ruch ożywiony, przy czym w Gdyni zaczyna się dawać we znaki niedoinwestowanie portu. Istniejące magazyny i nabrzeża są przeciążone pracą. Jeżeli nie będą one w niedługim czasie powiększone do koniecznych dla sprawnego funkcjonowania portu rozmiarów, to może zajść zjawisko, że część ładunków, które mogłyby z powodzeniem iść przez Gdynię, zwłaszcza w ruchu tranzytowym, odejdzie do portów sąsiednich. Szkoda byłoby wówczas wysiłku akwizycyjnego, który poniosły w latach ubiegłych polskie porty celem zdobycia tych ładunków.

Posuwa się także szybko naprzód budowa portu rybackiego nad otwartym Bałtykiem w Wielkiej Wsi. Już obecnie wokół tego portu powstają poważne możliwości dalszej rozbudowy naszego przemysłu rybnego.

Ale największe możliwości zarysowują się bodaj przed naszą żeglugą handlową. Sukcesy polskich linii regularnych stworzyły należyte podłoże dla rozbudowy polskiej floty handlowej. W chwili obecnej na stoczniach duńskiej i angielskiej budowane są dwa nowe motorowce przeznaczone dla Sp. Akc. „Gdynia—Ameryka, Linie Żeglugowe“, które zastąpią dwa parowce tej spółki, pływające na linii południowo - amerykańskiej. W najbliższym czasie udzielone zostaną zamówienia na dwa dalsze motorowce frachtowe, które obejmą służbę na linii regularnej pomiędzy Gdynią a portami Zatoki Meksykańskiej. W Finlandii na zamówienie „Żeglugi Polskiej“ budowane są dwa małe statki, przeznaczone do rozszerzenia linii regularnych na Bałtyku.

Program rozbudowy polskiej floty handlowej — jak z tego wynika — realizowany więc jest w szybkim tempie, stwarzając dla życia gospodarczego naszego kraju poważny instrument aktywności na arenie międzynarodowej.

Obok portu gdyńskiego powstał już dziś wielki ośrodek miejski. Ma on przed sobą cały kompleks własnych zagadnień do rozwiązania, których znaczenie dla wszechstronnego rozwoju portu i żeglugi jest oczywiste. Powstają więc tutaj w tempie przyśpieszonym wielkie przedsiębiorstwa użyteczności publicznej, jak wzorowa rzeźnia, okazała hala targowa z obszernymi chłodniami, połączona podziemnymi tunelami z przyszłą główną stacją towarową i t. d. Dzięki tym inwestycjom nietylko zapewniona będzie należyta aprowizacja miasta i zawijających do portu okrętów, ale także stworzone zostaną poważne możliwości dla przemysłu spożywczego, pracującego na eksport. W związku z tym powinna w latach najbliższych nastąpić reorganizacja produkcji rolniczej północnego Pomorza, które uzyskuje tuż pod bokiem chłonny rynek i poważne możliwości eksportowe.

Jak z tego wszystkiego wynika, w Gdyni zatem koncentrują się coraz bardziej poszczególne elementy naszej aktywności gospodarczej na morzu.

NAPOLEON KORZÓN
Inżynier komunikacji

Sytuacja na rynku frachtów morskich w roku 1936



ROK 1936 w jego drugiej połowie zaznaczył się dość znacznym podniesieniem się poziomu prawie wszystkich frachtów morskich, a w szczególności w żegludze trampowej transatlantyckiej, w której to żegludze indeksy frachtów w czwartym kwartale roku ubiegłego osiągnęły stan z r. 1929.

Poniżej umieszczony jest wykaz indeksów frachtów morskich. W wykazie tym podano naprzód indeksy, obliczone na podstawie 1913 = 100, dalej indeksy przeliczone na podstawie 1929 = 100.

W zestawieniu podane są indeksy następujące:

Gdy badamy na wykresach krzywe wzrostu indeksów, szczególną uwagę zwraca szybki wzrost w ostatnich miesiącach roku 1936 indeksu trampów oceanicznych. Już indeks **„Statist"**, zawierający frachty tak trampowe, jak i liniowe, wykazuje znacznie spokojniejszy przebieg i mniejszy wzrost w roku 1936. Porównanie cyfr i krzywych indeksów niemieckich z jednej strony, a angielskich i szwedzkich z drugiej, wykazuje, że indeksy, obliczone na podstawie stawek płaconych w funcie angielskim, dla waluty niemieckiej nie wykazują takiego wzrostu, jak w krajach z walutą więcej zdewaluowaną.

Wszystkie indeksy po osiągnięciu w pierwszym kwartale roku 1935 najniższego kryzysowego poziomu, wykazują koniunkturalną zwyżkę około października 1935 roku, związaną z wpływem wojny włosko-abisyńskiej. W pierwszym i drugim kwartale 1936 roku następuje zniżka frachtów, a od początku drugiego półrocza stała zwyżka, aż do końca roku. Jeżeli nawet przyjąć pod uwagę sezonowe, koniunkturalne wpływy, które dość trudno wyeliminować, należy przecież przyznać, że koniec roku 1936 zaznaczył się wyraźną tendencją zwyżkową. Tłumaczy się ta tendencja wzrostem obrotów handlu międzynarodowego, powszechnym we wszystkich krajach świata wyścigiem zbrojeń, — zwyżką produkcji i wymiany towarów, tymi zbrojeniami wywołaną; wreszcie na ryn-

Indeksy frachtów morskich [1]).

Okres czasu	Ogólny niemiecki	Niemiecki europejski (eksport)	Ogólny szwedzki (import)	Węglowy szwedzki (import)	Ogólny niemiecki	„Economist"	„Statist"	Trampowy, Chamber of Shipping
	1913 = 100				1929 = 100			
	1	2	3	4	5	6	7	8
1927	106,2	95,5	120	—	97,5	113,2	106,1	111,7
1928	102,0	91,4	112	100	93,7	102,1	104,4	103,7
1929	108,9	101,1	115	106	100,0	100,0	100,0	100 0
1930	92,3	85,8	81	80	84.8	81,7	84,3	76,7
1931	83,8	78,4	89	78	77,0	82,2	72,1	79,9
1932	68,6	64,3	89	80	63,0	77.9	69.7	75,5
1933	63,1	59,6	84	76	57,-	75,0	68,8	72,9
1934	59,4	54,3	86	76	54,5	76,3	71,4	75,8
1935	60,5	59,4	89	81	55,6	76,7	73,6	76,3
1936	67,3	61,9	—	—	61,8	—	77,3	90,8
Miesiace 1935								
I	58,0	52,9	83	77	53,3	74,4	72,7	74,7
II	56,7	50,7	79	78	52.1	72,3	72,5	69,1
III	56,2	49,9	84	78	51.6	72,8	72,7	71,1
IV	57,9	57,1	86	75	53,2	74,0	73,1	73,1
V	58,6	58,0	87	75	53,8	74,3	74,0	71,9
VI	58,8	58,6	88	75	54,0	74,6	72,7	71,5
VII	58.7	58,5	65	74	53,9	73,7	73,4	74,7
VIII	59,3	59,2	87	75	54,5	72,9	73,1	73,5
IX	61,0	61,1	88	78	56,0	76,9	74,0	75,1
X	66.8	71,2	98	89	61,3	86,3	74.7	88.4
XI	67,1	69,8	102	99	61,6	84,9	75,1	84,3
XII	66,3	65,5	102	98	60,9	85 0	75,3	90,4
1936								
I	65,6	63,6	94	87	60,2	83.6	75,3	85,3
II	63,9	59,8	89	78	58,7	80.5	75,3	79.0
III	63,3	57,9	89	78	58,1	79,8	75,1	83,9
IV	63,2	57,5	89	77	58,0	79.9	74.5	80,7
V	63,3	57.5	91	78	58,1	78,8	74,0	83,2
VI	65,2	61.5	95	85	59,9	78,8	73,4	82,7
VII	65,7		96	85	60,3	80.4	75,5	83,2
VIII	67,6	62,3 (VII–IX)	103	85	62,1	—	77,1	88,3
IX	70,6		109	89	64,8	—	78,4	97,6
X	70,8	63,1	118	96	65,0	93,8	79,5	104,2
XI	72,0	64,6	—	—	66,1	96,6	81,9	104,8
XII	76,0	70,8	—	—	69,8	110,2	85,8	127,5
1937								
I	76,3	68,5	—	—	70,1	105,6	—	131,2

1) I. Indeks ogólno-niemiecki obliczany jest przez „Statistisches Reichsamt" i publikowany w **„Wirtschaft und Statistik"**. Indeks oblicza się na podstawie wszystkich ważniejszych notowań frachtów dla towarów, przybywających i wychodzących z Niemiec przez porty niemieckie i krajów sąsiednich.

Indeks ogólny jest wypośrodkowany na podstawie osobno obliczanych indeksów:

a) dla żeglugi przybrzeżnej,

b) dla eksportu niemieckiego z przeznaczeniem do innych portów europejskich (eksportu europejskiego),

c) dla importu niemieckiego przybywającego z innych portów europejskich (import europejski),

d) dla eksportu niemieckiego do portów pozaeuropejskich,

e) dla importu niemieckiego, przybywającego z portów pozaeuropejskich.

Indeks ten (jak też indeksy 2—4) jest obliczony na podstawie 1913 - 100. Wszystkie niemieckie indeksy obliczone są z uwzględnieniem ważności poszczególnych kierunków ruchu zamorskiego i ważności towarów, biorących w tym ruchu udział.

II. Indeks niemiecki europejski dla eksportu jest indeksem, wspomnianym wyżej w p. I. b.

III. Indeks ogólny szwedzki obliczany jest przez **„Svenska Handelsbanken"** i przedstawia średnio-arytmetyczną frachtów, płaconych za importowane węgiel i zboże i eksportowane drzewo i wyroby drzewne.

IV. Indeks szwedzki węglowy obliczany jest jak wyżej ad. 3. — dla frachtów, płaconych za węgiel, importowany do Szwecji.

V. Dalsze indeksy są obliczane na podstawie 1929 - 100. W rubryce 5-ej podany jest indeks ogólno-niemiecki, podany w rubryce 1-ej, lecz przeliczony na nowej podstawie: 1929 - 100.

VI. Indeks angielski obliczany przez **„The Ekonomist"** obejmuje 28 głównejszych kierunków ruchu morskiego, podzielonych na 6 grup: a) Europa, b) Ameryka Północna, c) Ameryka Południowa, d) Indie, e) Wschód i Pacyfik, f) Australja. (Oryginalny indeks obliczany jest na podstawie 1898-1913 - 100.) Indeksy wypośrodkowuje się jako średnie arytmetyczne frachtów względnie grup frachtów.

VII. Indeks **„The Statist"** obejmuje frachty dla 21 głównych kierunków w przybyciu i odejściu z Anglji. Indeks obliczany jest jako średnie - geometryczne w procentowym stosunku dla każdego kierunku (oryginalny indeks — na podstawie 1920 - 100).

VIII. Indeks trampowy jest obliczany przez **the Chamber of Shipping of the United Kingdom** dla trampów, obsługujących ruch transoceaniczny. Indeks ten jest brany pod uwagę przez **British Chamber of Shipping** przy obliczaniu subwencyj dla trampów angielskich.

ku europejskim, po części wpływem wojny hiszpańskiej. Tu można w szczególności wymienić zwyżkę frachtów na rudę i w ogólności frachtów na Morzu Śródziemnym. Ponieważ w tych przewozach zajęta jest częściowo flota bałtycka, więc miało to wpływ i na nasz rynek. W bliższych komunikacjach na Bałtyku odczuwaliśmy nieco zwiększony popyt na tonaż w związku ze zwiększeniem przewozów morskich niemieckich, a to wskutek unikania korzystania z tranzytowych linij kolejowych polskich.

Nie należy wszakże oczekiwać, by przedsiębiorstwa żeglugowe a zwłaszcza trampowe, wykazać mogły w roku ubiegłym proporcjonalne do zwyżki frachtów, zwiększone wpływy.

Po pierwsze, zwyżka ta przyszła dopiero w ostatnich miesiącach roku sprawozdawczego, po drugie, trampy są zwykle związane długoterminowymi charterami, a notowania frachtowe dotyczą tylko nowo zawartych kontraktów. Przy liniach regularnych umowy konwencyjne, które w czasie spadku frachtów opóźniają obniżenie wpływów, odwrotnie przy zwyżce frachtów — opóźniają wyrównanie strat.

Ciekawą ilustrację w tym kierunku daje porównawcze zestawienie wyników eksploatacyjnych dwudziestu ważniejszych liniowych przedsiębiorstw żeglugowych za lata 1932-33 i 1935-36. Zestawienie to obejmuje tonaż 4,6 milj. BRT, (26% całej floty angielskiej), czyli tonaż, który jest większy od tonażu całej floty handlowej każdego innego kraju na kuli ziemskiej, z wyjątkiem Stanów Zjednoczonych.

Rezultaty obliczeń obejmują wyniki do I. IX. 1936 r.

Zestawienie to podaje w Nr. 6 z 6. II 1937 pisma **„Hansa"** p. Oskar Lindner z Hamburga. Z obliczeń jego wynika, że zysk eksploatacyjny (Betriebsgewinn) na tonę BRT wynosił:

w roku 1935/36 . . . . . 17/-5
w roku 1932/33 . . . . . 12/-7
w r. 1935/36 więcej o 5/-3

P. Lindner oblicza dalej, że po odpisaniu na amortyzację 6% bilansowej wartości floty (48,5 milj. Ł.), pozostaje na wydatki administracyjne, procenty i czysty zysk razem mniej aniżeli 5% kapitału akcyjnego (kapitał 48,4 milj. Ł.).

Przyjąć tu należy pod uwagę, że jest to wynik sumaryczny. Niektóre linie, jak naprzykład linie transatlantyckie, (Cunard White Star) wykazały w roku 1935 znaczne straty, a są to linie mocno popierane i subwencjonowane przez Rząd (subsydia pocztowe).

Należy też pamiętać, że indeksy frachtów angielskich i szwedzkich są obliczane w walucie zdewaluowanej, w szylingach i koronach, tym też tłumaczy się niewspółmiernie szybszy wzrost tych indeksów w odniesieniu do indeksów niemieckich. Dla floty handlowej polskiej wobec stałej wartości złotego angielski indeks obliczany na podstawie 1929 = 100, należy oceniać w następnych latach znacznie niżej, a mianowicie w przybliżeniu:

1929-1930 — 100
1931 — 94
1932 — 72
1933 — 68
1934 — 62
1935 — 60
1936 — 61

Dla oceny stanu frachtów na rynku węglowym może służyć niżej podane zestawienie, opracowane na podstawie ogłaszanych w piśmie **„Hansa"** notowań frachtów z Gdańska do Danii, południowych portów Szwecji, do Rouen i do Bordeaux.

Notowania podane są w szylingach i we frankach francuskich. Przy notowaniach w szylingach należy więc przyjąć pod uwagę spadek funta angielskiego.

W zestawieniu podane są: pierwsza cyfra — notowania wyższe, druga — niższe. Notowania roczne — są przeciętnie średnie. Notowania miesięczne — są zarejestrowane w pierwszych dniach każdego miesiąca.

Okres czasu	Frachty z Gdańska do: Danii		Południowej Szwecji			Rouen		Bordeaux	
	sh.		sh.			sh.		sh.	
1929	6/9	6/2	6/9	6/2		7/9	7/2	9/6	9/—
1930	5/1	4/8	5/½	4/7½		5/7	5/3	7/4	6/9½
1931	5/—	4/7	5/1	4/7		5/7	5/3	6/9½	6/4½
1932	5/2	4/9	5/—	4/7		6/3	5/0	7/5	6/11
					I płr.	6/3	5/10	7/4	6/10½
						fr.	fr.	fr.	fr.
1933	4/8	4/4	4/10	4/6	II płr.	27	26	34	32½
1934	4/7	4/3	4/9	4/6		26	25	30½	29
1935	4/5½	4/2	5/1	4/8		26	25	30	29
					I—VIII	26	25	30	29
1936	4/10½	4/5	5/5	5/—	IX—XII	7/10½	7/4½	8/9	8/4
Miesiące									
I	4/9	4/3	5/3	5/—		—	—	30	29
II	4/9	4/3	5/3	4/9		25	24	30	29
III	4/6	4/—	5/—	4/6		25	24	29	28
IV	4/6	4/—	5/—	4/3		25	24	29	28
V	4/6	4/—	5/—	4/6		25	24	28	27
VI	4/9	4/3	5/3	5/—		26	25	30	29
VII	4/9	4/6	5/3	5/—		27	26	31	30
VIII	4/9	4/6	5/3	5/—		28	26	31	30
IX	4/9	4/6	5/6	5/—		7/6	7/—	8/3	7/9
X	5/—	4/6	5/6	5/—		7/9	7/3	8/6	8/—
XI	5/6	5/—	6/6	6/—		8/—	7/6	9/—	8/6
XII	6/—	5/6	6/9	6/—		8/3	7/9	9/3	9/—
1937									
I	5/6	5/—	6/6	6/—		8/3	7/9	9/—	8/9
II	6/—	5/6	7/—	6/6		8/—	7/6	9/3	8/9

„Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich" podaje frachty dla statków węglowych Gdańsk - Genua i to obliczone tak w szylingach obiegowych, jak w szylingach złotych.

Frachty te przeciętne roczne przedstawiały się następująco:

Rok	szylingi obiegowe	szylingi złote
1928	9/7½	9/7½
1929	11/5	11/5
1930	7/4½	7/4½
1931	7/3½	6/9¾
1932	7/4¾	5/7
1933	7/¼	4/9¼
1934	7/9¾	4/9¾
1935	9/—	5/4¼
1936 [2])	8/1⁸/₄	5/—

„Daily Freight Register" dla tychże frachtów podaje cyfry następujące (w szylingach obiegowych):

1933 — średnia roczna — 6/11 1/3
1934 — „ „ — 8/1
1935 — „ „ — 9/3½
1936 — „ „ — 8/1¾
wyższa stawka w roku 1936 . . . 9/—
niższa „ „ „ „ . . . 7/1½



2) Dane za rok 1936 wzięte są nie ze „Statistisches Jahrbuch" lecz z czasopism.

Nasze własne notowania dla statków węglowych w Gdyni przedstawiały się, jak następuje:

a) do Stockholmu:

Mies.	1931		1932		1933		1934		1935		1936	
I	4/6	4/9	4/6	5/—	4/1½		4/—		4/—		4/3	4/—
II	4/6	4/9	4/3	4/6	4/—	4/1½	3/10½		3/10½		4/—	3/9
III	4/6	4/7½	4/3	4/4½	3/10½	4/—	3/9		3/10½		3/10½	3/9
IV	4/4½	4/6	4/1½	4/3	3/9	3/10½	3/9		3/10½		4/	3/10½
V	4/6	4/7½	4/—	4/1½	3/9	3/10½	4/—		3/10½		4/—	3/10½
VI	4/6	4/7½	4/—	4/1½	4/—		4/3		4/—		4/1½	4/—
VII	4/6	4/7½	4/1½	4/3	4/—		4/—	4/3	4/ ½		4/6	4/3
VIII	4/6	4/7½	4/1½	4/3	4/—		4/—		4/1½		4/6	4/3
IX	4/6	4/7½	4/3	4/4½	4/—		4/—		4/3		4/6	4/4½
X	4/10½	5/—	4/3	4/4½	4/—		4/—		4/6	5/—	4/6	4/3
XI	5/—	5/1½	4/3	4/4½	4/—		4/—	4/1½	4/9	5/—	4/9	4/6
XII	5/—	5/1½	4/3	4/4½	4/—		4/—	4/3	4/9	4/9	5/—	4/6

b) do Göteborga:

Mies.	1931		1932		1933		1934		1935		1936	
I	4/3	4/6	4/3	4/4½	4/1½		4/—		4/—		4/3	4/—
II	4/3	4/4½	4/1½	4/3	4/—		3/9		3/10½		4/—	3/9
III	4/1½	4/3	4/—	4/1½	3/10½	4/—	3/9		3/10½		3/10½	3/9
IV	4/1½	4/3	4/—	4/1½	3/10½		3/9		3/10½		4/—	3/10½
V	4/½	4/4½	4/—	4/1½	4/—		3/10½	4/—	3/10½		4/—	3/10½
VI	4/3	4/4½	4/—	4/1½	4/—		4/—	4/3	4/—		4/1½	4/—
VII	4/3	4/6	4/—	4/1½	4/—		4/—		4/1½		4/6	4/3
VIII	4/3	4/6	4/—	4/3	4/—		4/—		4/1½		4/6	4/3
IX	4/3	4/6	4/1½	4/3	4/—		3/10½	4/—	4/3		4/6	4/3
X	4/9	5/—	4/1½	4/3	4/1½		4/—		4/6		4/6	4/3
XI	4/9	5/—	4/1½	4/3	4/1½		4/—		4/9	5/—	4/9	4/6
XII	4/9	5/—	4/1½	4/3	4/1½		4/—	4/3	4/6	4/9	5/—	4/6

c) do Kopenhagi:

Mies.	1931		1932		1933		1934		1935		1936	
I	4/3	4/6	4/3	4/6	3/10½	4/—	3/9		3/9	4/—	4/3	4/—
II	4/3	4/6	4/—	4/3	3/9	3/10½	3/6	3/9	3/9		3/9	
III	4/1½	4/4½	3/10½	4/1½	3/9		3/6		3/9		3/9	
IV	4/—	4/3	3/9	4/—	3/9		3/6		3/9		3/9	
V	4/1½	4/4½	3/9	4/—	3/9		3/9		3/9		3/9	
VI	4/3	4/6	4/—	4/3	3/10½	4/—	4/—		3/9	4/—	4/1½	3/10½
VII	4/3	4/6	4/—	4/3	4/—		4/—		3/9	4/—	4/3	
VIII	4/3	4/6	4/—	4/3	3/10½		4/—		3/9		4/3	4/—
IX	4/3	4/6	4/1½	4/4½	4/—		3/9		4/—		4/3	
X	4/9	5/—	4/3	4/4½	4/1½		3/9		4/3		4/6	4/3
XI	4/9	5/—	4/3	4/6	4/1½	4/3	3/10½		4/3	4/4½	4/6	
XII	4/9	5/—	4/—	4/3	4/—		4/—		4/3		5/6	5/—

d) do innych portów:

Mies.	Antwerpia st. ca. 4000 t.				Rouen st. ca. 3000 t.			Genua st. 6/8000 t.			
	1935		1936		1935	1936		1935		1936	
I	3/6		3/9	3/7½	6/3	6/3	6/—	7/9	8/—	7/9	7/6
II	3/6		3/7½		6/1½	6/—	5/9	7/9	7/10½	7/9	7/6
III	3/6		3/6	3/4½	5/10½	5/6		8/—		7/6	
IV	3/4½		3/6	3/4½	5/7½	5/6		8/6		7/6	7/3
V	3/6		3/4½	3/3	5/7½	5/6		9/6	10/—	7/9	7/6
VI	3/7½	3/9	4/—	3/6	6/1½	6/3	6/—	9/3	9/6	7/9	7/6
VII	3/9		4/—	3/7½	6/4½	7/3	6/3	9/6		7/9	7/6
VIII	3/7½		4/—		6/1½	7/3	6/9	9/3		8/—	7/9
X	3/9	4/	4/—	3/9	6/6	7/—	6/9	10/—		8/3	7/9
X	4/—		4/3	4/—	7/—	7/—	6/9	11/6	12/—	8/6	8/3
XI	4/—		4/9	4/—	7/—	7/6	7/—	10/—	10/3	8/9	8/6
XII	3/9	4/—	5/6	5/—	6/6	8/3	7/9	9/—		9/6	9/—

Miesiąc	Południowa Szwecja		Bordeaux	
	1936			
I	4/—	3/10½	8/—	7/6
II	3/9		7/6	7/—
III	3/9		7/—	
IV	3/9		7/—	
V	3/9		7/—	
VI	4/1½	3/10½	7/9	7/3
VII	4/3	4/—	9/—	7/6
VIII	4/3	4/—	8/9	8/3
IX	4/3		8/6	8/3
X	4/6		8/6	8/3
XI	4/6		9/—	8/6
XII	5/—	4/6	9/6	9/—

Przy badaniu tablic frachtowych widzimy, że rozpoczynając od października frachty węglowe gdyńskie [3]) szybko poszły w górę i osiągnęły poziom najwyższy od roku 1930, nie osiągając wszakże wysokości frachtu z roku 1929 i nie wykazując też tak szybkiego wzrostu frachtów, jaki wykazały frachty w innych kierunkach komunikacji zamorskiej i dla innych towarów.

Polepszenie sytuacji na rynku frachtów morskich jest konsekwencją zwiększenia się rozmiarów handlu światowego międzynarodowego. Wskutek poprawy w sytuacji kryzysowej zmniejszyła się ilość poprzednio unieruchomionego tonażu floty handlowej światowej, tonaż aktywny się zwiększył i to tak, że podaż tonażu aktywnego w odniesieniu do rozmiarów handlu międzynarodowego w roku 1936 była nie niższa, lecz nawet nieco wyższa, aniżeli w roku 1935, jak wykazuje niżej podane zestawienie, w którym podano: indeks objętości handlu międzynarodowego światowego; rozporządzalny i aktywny tonaż floty handlowej i obliczono indeks stosunku handlu światowego do tonażu floty handlowej światowej: [4]).

Rok	Objętość handlu światowego	Tonaż rozporządzalny floty światowej na 30. IV.		Tonaż unieruchomiony	Tonaż aktywny		Stosunek ilości handlu światowego do tonażu	
		milj. BRT.	%		milj. BRT.	%	rozporządzalnego	aktywnego
1929	100	68.074	100,0	3.427	64.647	100,0	100,0	100,0
1930	93	69.607	102,3	5.565	64.042	99,0	90,9	93,9
1931	86	70.131	103,0	10.755	59.376	91,8	83,5	93,1
1932	75	69.734	102,4	14.233	55.501	85,9	73,2	87,3
1933	76	67.920	99,8	11.748	56.172	86,9	76,2	87,5
1934	79	65.577	96,3	7.700	57.877	89,5	82,0	88,3
1935	82	64.886	95,3	5.536	59.350	91,5	86 0	89,6
1936	84	65.064	95,6	4.200	60.684	94,1	87,9	89,3

Widzimy więc, że, gdy objętość ilościowa handlu międzynarodowego od roku 1929-go spadła o 16% (a wartościowa, jak zobaczymy niżej, nawet o 64%), to rozporządzalny tonaż floty handlowej spadł o 4,4%, a aktywny tonaż o 5,1%. Nie należy zapominać, że te cyfry bynajmniej nie dają należytego obrazu stosunku, gdyż przez bardzo szybko postępującą modernizację floty handlowej, wydajność przewozowa każdej jednostki żeglugowej w międzyczasie bardzo znacznie się zwiększyła (wedle autorytatywnych fachowych opinij w odniesieniu do czasów przedwojennych conajmniej o 70 procent). Jeżeli nawet uwzględnimy tylko wyżej podane absolutne cyfry, to przecież widzimy, że stosunek wykorzystania tonażu aktywnego floty światowej dla przewozów w handlu zamorskim w dalszym ciągu nie polepsza się, lecz nawet pogarsza się.

Wyniki dość bliskie do otrzymanych w wyżej podanym przez nas opracowanym zestawieniu dają (przeliczone przez nas na podstawie 1929 — 100) obliczenia podane w wydawnictwie Ligi Narodów: **„La production mondiale et les prix 1935/1936“** (str. 106), a mianowicie:

Rok	Indeks handlu światowego	Indeks tonażu aktywnego floty handlowej światowej (na 30. VI.)	Indeks ruchu statków Tonaż na wyjściu statków z portu	Indeks	Indeks
	a	b	c	a/b	a/c
1929	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1930	93,2	99,1	100,0	93,2	91,0
1931	85,5	92,0	91,5	93,4	92,9
1932	74,5	86,3	84,3	88,4	86,3
1933	75,5	87,3	87,9	85,9	86,5
1934	78,6	90,1	91,9	85,5	87,2
1935	81,8	92,5	95,1	86,0	88,4

Nieco odmienne [5]) rezultaty, jeszcze więcej, aniżeli wyżej podane, podkreślające zmianę współczynnika wykorzystania tonażu floty światowej do przewozu ładunków, otrzymuje się przy użyciu cyfr niemieckich, gdy korzystając z podanych w **„Statistisches Jahrbuch“** 1936, str. 120, cyfr: a) przewozu morskiego ładunków masowych i b) ruchu statków (dla 13 krajów, ca 80% floty światowej), obliczymy stosunek: a/b — tonażu ładunków do tonażu statków:

Rok	Przewóz morski ładunków masowych		Ruch statków	a/b	a/b
	mil ton	a Indeks: 1927/29 = 100	b Indeks: 1927/29 = 100		1929 = 100
1927	234,0	97,1	94,6	102,6	107,4
1928	235,8	97,9	95,5	102,5	107,3
1929	252,8	105,0	109,9	95 5	100,0
1930	232,9	96,7	109,1	88,6	92,8
1931	200,7	83,3	101,9	81,7	85,5
1932	176,3	73,2	93,8	78,0	81,7
1933	178,1	73,9	98,1	75,3	78,8
1934	187,9	78,0	102,7	75,9	79,5
1935	—	—	106,1	—	—

Wyżej podawaliśmy cyfry objętości handlu, miarodajne dla wykorzystania pojemności przewozowej statków; dla oceny zaś możliwości finansowych żeglugi bardziej odpowiednie byłoby uwzględnienie spadku wartości handlu międzynarodowego.

Niżej podajemy cyfry, obliczone przez biuro studiów ekonomicznych Ligi Narodów.

Handel światowy międzynarodowy 1929 — 100.

Rok	Indeks wartości w złocie	Indeks ceny w złocie	Indeks objętości (ilość)
1929	100,0	100,0	100,0
1930	81,0	87,0	93,0
1931	57,9	67,5	85,5
1932	39,1	52,5	74,5
1933	35,2	46 5	75,5
1934	33,9	43,0	78,6
1935	34,7	42,0	82,3
1936			
I kwartał	35,9	43,0	83 5
II „	36,1	43,5	83,0
III „	37,3	44,5	83,8

W roku 1936 bardzo znacznie wzrósł tonaż nowych statków, znajdujących się w budowie.

Tonaż ten wedle danych **Lloyd‘s Register** stanowił (w tysiącach BRT.):

3) Wymierzone w szylingach obiegowych bez uwzględnienia spadku funta angielskiego.

4) Uwaga: Ostatnie cyfry objętości handlu międzynarodowego z „Bulletin Mensuel de Statistique“ Societe des Nations, Geneve, 1936 Nr. 12 str. 546. Tonaż floty — „Bulletin“, 1936 Nr. 10 str. 458. Tonaż unieruchomiony w lipcu 1936 wypośrodkowano na podstawie cyfr podanych w czasopismach fachowych.

5) Zresztą objętość handlu światowego Niemcy podają też nieco odmienną od cyfr Ligi Narodów, mianowicie: wedle „Statistisches Handbuch des Deutschen und Internationalen Aussenhandels“ 1936, str. 7: 1929 - 100, 1930 - 92,8, 1931 - 85,3, 1932 - 73,9, 1933 - 74,9, 1934 - 77,2, 1935 - 79,0.

Rok	Anglia (bez dominjów)	Stany Zjednoczone	Niemcy	Francja	Szwecja	Dania	Norwegia	Wszystkie kraje razem
1928	1.243	48	382	162	99	83	28	2.618
1929	1.560	158	253	167	98	105	43	3.111
1930	909	232	218	174	146	108	21	2.326
1931	401	208	104	164	95	52	16	1.403
1932	226	60	80	102	59	21	10	766
1933	332	12	23	91	65	25	8	757
1934	597	20	140	121	60	79	16	1.252
1935	743	33	254	56	95	61	17	1.543
1936	963	110	408	67	124	76	20	2.257

„Lloyd Register“ — w tych zestawieniach wykazuje tylko takie statki, których budowa jest już rzeczywiście rozpoczęta, dlatego też zestawienia te nie dają obrazu znacznego wzrostu zamówień na stoczniach, który nastąpił w ostatnich miesiącach roku ubiegłego.

Wedle niektórych prywatnych obliczeń niemieckich (**Deutsche Bergwerks Zeitung** z 13 I. 1937) w roku ubiegłym oddano stoczniom na całym świecie zamówień razem na ca. 4 miljony BRT., gdy w r. 1935 zamówiono budowę 2,9 milj. BRT.

Niektóre niemieckie stocznie zajęte są kontraktami budowy do końca roku 1938. Zestawienia **„Lloyd Register“** wykazują też bardzo znaczny wzrost tonażu budowy zwłaszcza w Niemczech. W wyżej cytowanych obliczeniach niemieckich uwagę zwraca ogromna ilość cudzoziemskich zamówień na stoczniach niemieckich. Tłumaczy się to dążeniem zagranicznych kredytów do wykorzystania kapitałów, zamrożonych w Niemczech w zablokowanych (Sperr -) markach.

Zestawienie zamówień tych stoczni dla III i IV kwartałów roku 1936 wykazuje:

	IV kwartał		III kwart. r. 1936	
	Ilość statków	BRT.	Ilość statków	BRT.
Niemcy .	29	177.150	38	192.930
Anglia . .	39	69.261	25	45.611
Szwecja .	15	92.566	16	87.300
Dania . .	9	55.000	12	62 090
Gdańsk .	3	21.000	5	25.210

Stocznie szwedzkie i duńskie też posiadają znaczną ilość zamówień cudzoziemskich, w przeciwieństwie do stoczni angielskich.

Stocznie szwedzkie osiągnęły w roku 1936 rekordową produkcję i zamówienia. Spuszczono na wodę 154.000 ton, cyfra o 22.000 przewyższająca rekord z roku 1930. Na stoczniach znajduje się w budowie 26 statków o tonażu 125.000 ton, a zamówień mają stocznie na 225.000 ton.

O tym, że tonaż zamówień już w roku 1935 przewyższał tonaż statków, znajdujących się w budowie, świadczą cyfry tonażu statków, spuszczonych na wodę. Ilość i tonaż tych statków wynosiły w poszczególnych latach:

Rok	Ilość statków	BRT.
1928	869	2.699.239
1929	1.012	2.793.210
1930	1.084	2.889.472
1931	596	1.617.115
1932	307	726.591
1933	330	489.016
1934	536	967.419
1935	649	1.302.080
1936	889	2.063.907

Rok więc 1936 wykazuje znaczny wzrost tonażu rozporządzalnego, a to tym bardziej, że ilość i tonaż statków, sprzedanych na złom, zmniejszyły się, a tonaż dotychczas częściowo unieruchomiony został prawie całkowicie przywrócony do służby.

Procentowy stosunek tonażu unieruchomionego do całego tonażu posiadanego w Anglii, Niemczech, Szwecji i na całym świecie wynosił:

Data	Anglia	Niemcy	Szwecja	Cały świat
30. VI. 1929	3,0	—	—	5,5
31. XII. 1929	2,9	0,2	0,2	5,1
30. VI. 1930	7,7	5,1	0,9	8,6
31. XII. 1930	12,3	11,4	8,1	13,6
30. VI. 1931	16,2	16,0	6,9	16 4
31. XII. 1931	15,3	23,7	10,6	18,5
30. VI. 1932	18,1	30,5	8,9	21,2
31. XII. 1932	16,3	22,0	11,5	19,5
30. VI. 1933	17,1	18,0	8,5	18,5
31. XII. 1933	10,9	13,4	11,9	14,2
30. VI. 1934	9,7	7,2	4,8	12,6
31. XII. 1934	8,2	8,5	4,0	10,7
30. VI. 1935	5,5	4,3	3,7	8,5
31. XII. 1936	4,0	1,1	3,0	3,5

Pod koniec roku 1936 tonaż unieruchomiony stanowił 3.704 milionów BRT[6]). Można prawie z pewnością twierdzić, że niemal wszystkie statki mniejwięcej nadające się do eksploatacji są obecnie uruchomione.

Na złom sprzedano statków:

w roku 1933 510 statków, 1.849.000 BRT
„ „ 1934 429 „ 1.533.523 „
„ „ 1935 462 „ 1.194.386 „
„ „ 1936 425 „ 932.736 „

(w tych ilościach nie są wliczone statki amerykańskie).

Ogólny ruch żeglugi w krajach skandynawskich (z wyjątkiem Danii, dla której brak cyfr), bałtyckich i w Niemczech na ogół pozostawał bez dużych zmian, jak wykazuje zestawienie ruchu statków na wejściu i wyjściu w poszczególnych krajach, obliczone w cyfrach przeciętnych, wyrażonych w tysiącach BRT[7]).

Rok kwartał	Polska	Niemcy	Szwecja	Norwegia	Finlandia	Łotwa	Litwa	Estonia	Razem
1925	12	3.571	1.767	593	448	241	54	95	6.781
1926	34	4.066	1.824	535	466	235	58	86	7.304
1927	70	4.240	2.101	597	556	294	72	90	8.020
1928	163	4.638	2.096	658	573	336	78	97	8.639
1929	241	4.678	2.386	701	557	311	84	86	9.044
1930	337	4.691	2.343	693	528	327	84	94	9.097
1931	443	4.221	2.197	624	460	244	74	105	8.368
1932	473	3.776	2.011	662	454	205	86	89	7.756
1933	568	3.838	2.173	679	548	246	100	97	8.249
1934	691	2.933	2.378	716	613	242	104	109	7.786
1935	761	3.025	2.577	708	649	238	115	113	8.186
1936 kwartał									
I	779	3.091	2.154	711	366	133	99	70	7.403
II	749	3.352	2.955	701	719	220	146	121	8.963
III	864	—	3.454	—	1.165	242	169	144	—
październik	849	—	—	—	881	210	129	114	—

6) „Hansa“, 1937, str. 214.
7) Ostatnie cyfry z „Bulletin mensuel de Statistique“, 1936, No 12, 568—569. Dla Niemiec, Szwecji, Norwegii, Finlandii i Estonii — cyfry obejmują wyłącznie statki z ładunkiem; dla Polski, Łotwy i Litwy tak z ładunkiem jak i próżne.

Zwraca tu uwagę stały wzrost ruchu żeglugi polskiej.

Wyżej widzieliśmy, że indeks frachtów trampowych oceanicznych wykazał w roku 1936 szczególnie duży wzrost. Wzrost ten żegluga trampowa zawdzięcza w dużym stopniu dalszemu rozwojowi konwencji, zawieranych pod egidą **Tramp Shipping Administrative Committee** i ustalających minimalne stawki frachtowe dla dalszych nowych relacyj, objętych porozumieniami międzynarodowymi.

Z drugiej strony w końcu roku 1936 rozpoczęła się przejawiać reakcja przeciw stawkom minimalnym, a to w związku z bardzo wydatnym subwencjonowaniem żeglugi trampowej angielskiej. Norwescy armatorzy słusznie zwracają uwagę, że udział w podobnych porozumieniach jednocześnie żeglugi subwencjonowanej[8]) i nieotrzymującej subwencyj jest nonsensem i stwarza sytuację całkiem nienormalną. Norwescy armatorzy uważają więc porozumienie w sprawie minimalnych stawek w danej chwili za bezcelowe, a nawet za szkodliwe. [9])

Parlament angielski w dniu 28 III 1936 preliminował na rok 1937 2.000.000 Ł. na subwencje dla żeglugi trampowej. W odnośnej ustawie przewidziane jest, że o ile indeks frachtowy trampowy (1929 = 100) w przecięciu rocznym będzie większy od 92, to za każdy procent powyżej 92 subwencja zmniejsza się o 250 000 Ł, z tym, że gdy indeks osiągnie poziom roku 1929-go (100%), subwencja całkiem ustaje.

W roku 1936 indeks trampowy wynosił 90,79, lecz ponieważ ostatnie miesiące dały wynik:

X — 104,18

XI — 104,82

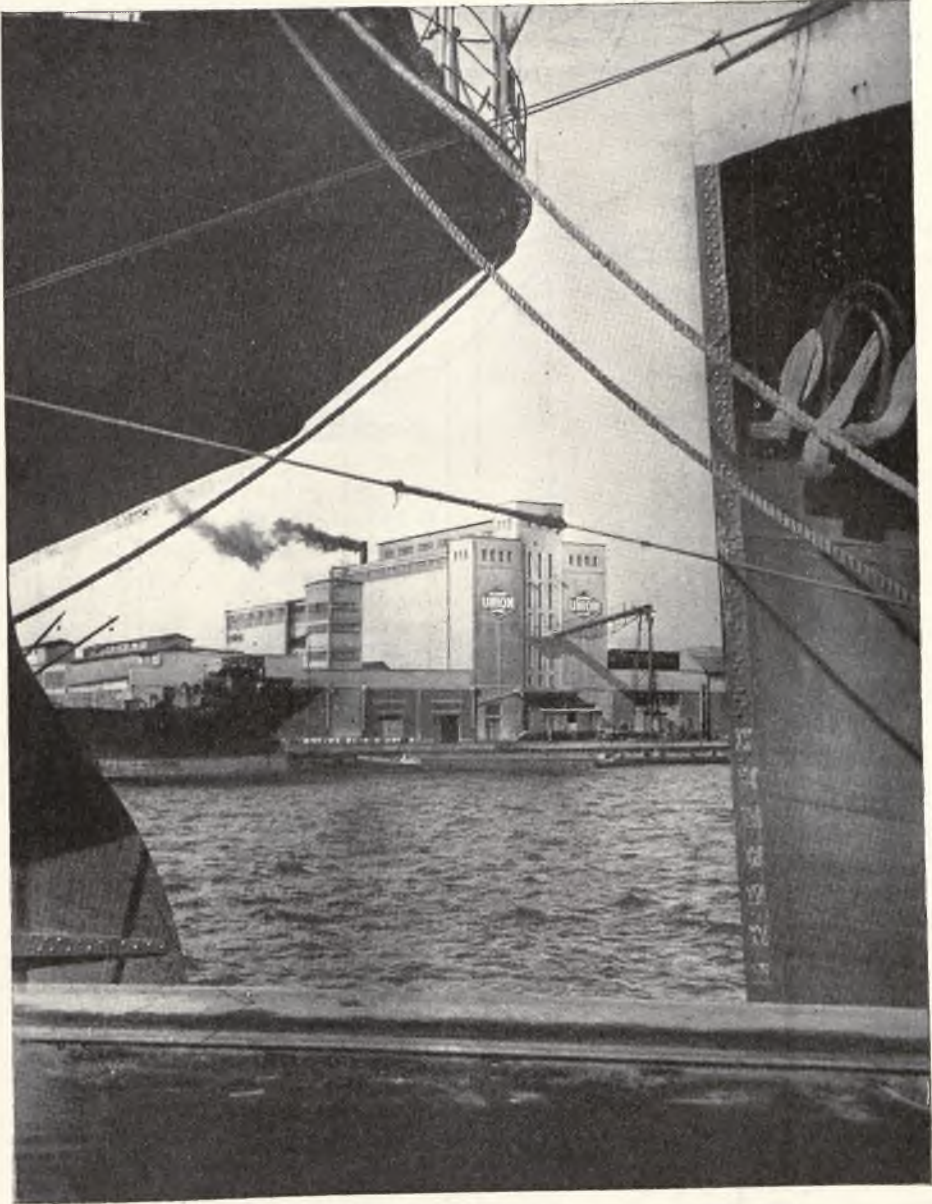
XII — 127,50

Rząd angielski zadecydował narazie zawiesić wypłatę subwencyj. Jest to wszakże decyzja prowizoryczna — nie ostateczna.

Tramp Shipping Committee twierdzi, że jedynie dzięki zwyżce w ostatnich miesiącach frachtów udało się przeprowadzić częściowe odpisania na amortyzację, lecz że zostało jeszcze powyżej 10 milionów Ł nieodpisanych amortyzacyj, które muszą być pokryte z najbliższych zysków, jeżeli chce się utrzymać brytyjską żeglugę trampową w obecnych rozmiarach. [10]).

Poza subwencją trampową wypłaciła Anglia w roku 1936 923 000 Ł subwencyj pocztowych. [11]).

W innych krajach, tak jak w latach poprzednich, żegluga handlowa nadal jest mocno subwencjonowana.



Port w Gdyni. Fragment basenu Im. Marszałka J. Piłsudskiego. (w głębi olejarnia „Union")

W preliminarzu francuskiego ministerstwa komunikacji na rok 1937 przewidziano wydatek wyżej 630 miljonów franków na subwencje żegludze.

Ta kwota dzieli się jak następuje:

Messageries Maritimes . . .	265 mil. fr.
Compagnie Générale Transatlantique	135 „ „
Brazylijskie linie	32 „ „
Korsykańska linia	14 „ „
Na cele „Credit Maritime" . .	29,5 „ „
Na żeglugę rybołóstwa dalekomorskiego	14,4 „ „
Ogólne subwencje	90 „ „
Na wyrównanie strat powstałych wskutek zwiększenia świadczeń socjalnych . . .	50,25 „
Poza tym w tymże budżecie przewidziano na inne cele żeglugowe	282 „ „
Razem . .	912 „ „
W budżecie robót publicznych na rozbudowę portów dla żeglugi	76 „ „
W sumie na cele żeglugowe na 1937 rok ca	1 miliard franków.

W Japonii na subwencje żegludze przydzielono: [12]).

w roku 1936 — 640 000 Ł

na rok 1937 — 950 000 Ł

Na rozwój żeglugi przyznano:

w planie na 5 lat . . . .

150 000 000 yen/8 750 000 Ł

z czego w 1937/38 r. wydane będzie

40 000 000 yen/2 500 000 Ł

W Hiszpanii w lipcu roku 1936 przyznano subwencje wprost w formie dopłaty do stawek frachtowych w niektórych relacjach i dla określonych towarów.

Holandia zasadniczo była przeciwna polityce subwencji, lecz po spadku funta angielskiego konkurencja z krajami ze zdewaluowaną walutą, stosującymi subwencjonowanie żegl., wywołała konieczność przyjścia z pomocą przedsiębiorstwom żeglugowym holenderskim, których straty w ostatnich latach kryzysowych ocenia się na ca. 100 milionów

8) W roku 1935 Rząd Angielski wypłacił 379 przedsiębiorstwom żeglugi trampowej razem 1.990.000 Ł.

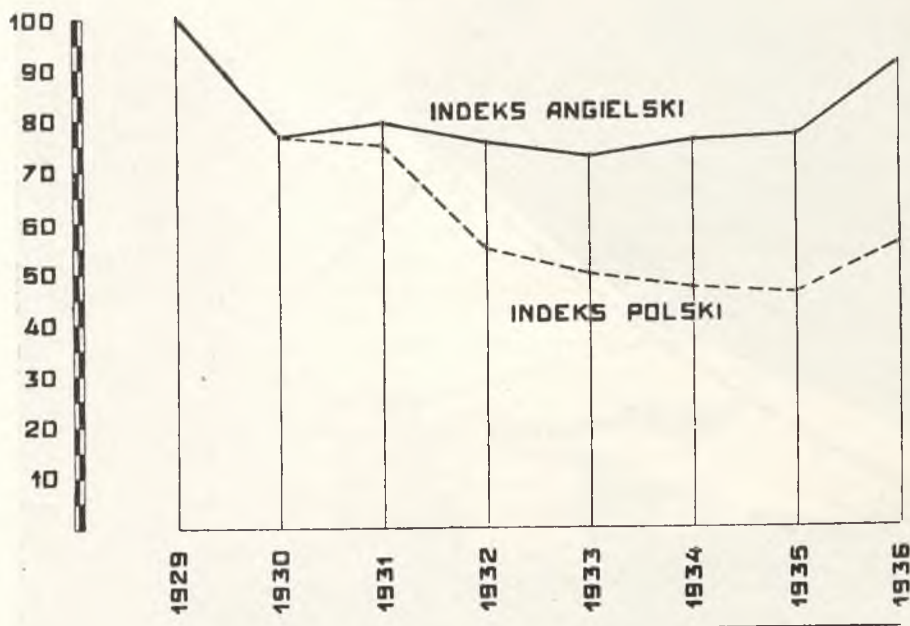
9) „Frankfurter Zeitung", 19. I. 1937.

10) „Frankfurter Zeitung", 4. II. 1937.

11) „Germanie", 5. II 1937.

12) „The Times" 29. I. 1937.

Porównanie indeksu frachtów trampowych:
a.) oryginalnego, obliczonego przez British Chamber of Shipping,
b.) przeliczonego na złote polskie z uwzględnieniem spadku kursu funta angielskiego.



florenów. Pomoc uskuteczniano w formie bezprocentowych pożyczek armatorom, których udzielono razem ca 20 miljonów florenów, z tego:

w r. 1935 . . . 7 000 000 florenów
w r. 1936 . . . 6 500 000 florenów

Poza tym przydzielano subwencje na obniżanie taryf pilotowych i kredytów na udzielanie hipotek na statki.

Ponieważ dla modernizacji i rozbudowy floty konieczne jest powiększanie kapitału akcyjnego, a to ostatnie tak długo nie jest możliwe, jak długo, otrzymując pożyczki od Rządu, towarzystwa nie mogły wypłacać dywidend, Rząd wszedł na drogę zamiany pożyczek na subwencje. A więc na korzyść Towarzystwa Holand - Amerika - Lyn, Rząd zrezygnował ze zwrotu pożyczki 900 000 florenów, a niewątpliwie jest, że i w innych wypadkach Rząd zrezygnuje z żądania zwrotu pożyczek.

We Włoszech półpaństwowy Instytut dla odbudowy przemysłu (IRI) w dn. 7—16 stycznia roku bież. miał wyłożyć do podpisu obligacje dłużne Towarzystwa Holdingowego **Societa Finanziera Maritima** (Finmare) na sumę 900 miljonów lir. Pożyczka przeznaczona na rozbudowę floty handlowej była już przed wyłożeniem przyjęta na 400 miljonów lir przez banki i towarzystwa asekuracyjne.

Tych kilka przykładów ilustruje sytuację. System subwencjonowania żeglugi w dalszym ciągu w całym świecie rozwija się w tempie bynajmniej nie złagodzonym.

Warunki pracy floty polskiej w końcu roku 1936 poprawiły się dość wyraźnie, ale w każdym razie nie w takim stopniu, jak w innych krajach, posiadających walutę zdeprecjonowaną.

Ze wszystkich indeksów frachtowych najwięcej jaskrawe polepszenie sytuacji wykazuje indeks trampowy angielski (Chamber of Shipping). Otóż, jeżeli przyjmiemy pod uwagę spadek kursu funta angielskiego i przeliczymy indeks ten, wprowadzając odpowiednie poprawki, to indeks ten dla złotego polskiego wypadnie, jak niżej:

Rok	Indeks trampowy Chamber of Shipping	Stosunek kursu funta angielskiego obiegowego do złotego	Indeks obliczony dla złotego polskiego
1929	100,0	100,0	100,0
1930	76,7	100,0	76,7
1931	79,9	94,0	75,1
1932	75,5	72,4	54,7
1933	72,9	68,5	49,9
1934	75,8	61,8	46,8
1935	76,3	59,97	45,8
1936	90,8	60,70	55,1

A więc, gdy frachty obliczone w funtach angielskich w roku 1936 były niższe tylko o 9,2% aniżeli w r. 1929, to te same frachty przeliczone na złote polskie stanowiły tylko 55% frachtów z roku 1929.

Polepszenie sytuacji na rynku trampów oceanicznych, obliczone na podstawie waluty polskiej, wynosiło w ostatnim roku — 20%. Jak widzieliśmy wyżej, węglowe frachty w naszych zwykłych relacjach do krajów skandynawskich wykazały w tymże czasie polepszenie tylko o 7% do 12,5%.

Niestety wydatki nasze uskuteczniane w złotych nie doznały jakiegokolwiek bądź poważniejszego zmniejszenia. W szczególności koszty utrzymania załogi w Polsce nadal pozostają znacznie wyższe, aniżeli w krajach konkurencyjnych.

Średni stosunek płac załóg pokładowych i maszynowych w krajach bałtyckich i skandynawskich w odniesieniu do płac polskich wynosił:

	na 1. I. 1935	na 1. I. 1937
w Niemczech . .	103,4%	103,3%
w Szwecji	84,0%	92,0%
w Norwegii . . .	81,9%	81,9%
w Danii	79,5%	82,1%
w Estonii	73,4%	47,6%
w Łotwie w żegludze państwowej	65,4%	56,3%
w Łotwie w żegludze prywatnej	38,5%	32,8%
w Findlandii . .	50,6%	56,7%

Jedynie więc w Niemczech płace załogi są nieco wyższe, niż u nas. [13]) We wszystkich innych krajach płace są niższe, a w Łotwie, Estonii i Finlandii nawet dwa razy niższe.

Zwyżka frachtów morskich i ogromne zwiększenie zamówień na budowę nowych statków wywołały w trzecim kwartale ubiegłego roku raptowny i bardzo znaczny wzrost cen sprzedaży i budowy statków. W tym kwartale ceny sprzedaży statków wzrosły o ca. 10 — 15%, a ceny budowy statków o ca 25%. [14]). W ostatnim kwartale ceny wzrastały w dalszym ciągu, tak że wzrost cen sprzedażnych za drugie półrocze może ocenić na 25—30%. [15]).

Ciekawe i frapujące w tym względzie przykłady podaje **Lloyd's List & Shipping Gazette.**

W lutym 1936 roku statek angielski motorowy **„Glenluce"** sprzedany był za ca. 20000 Ł. Na statku uskuteczniono niektóre przeróbki i w końcu roku sprzedano armatorowi skandynawskiemu za Ł 62500. —

Angielski statek parowy **„Lancer"** sprzedany w grudniu 1936 roku za Ł 9000.- został miesiąc później odsprzedany dalej za Ł 12500.

Zresztą nieco nowszych statków węglowych jednopokładowych lub tymbardziej samotrymujących wogóle niema na rynku sprzedażnym.

13) Należy wziąć pod uwagę, że armator niemiecki ma częściową możliwość otrzymywania marek po niższym kursie, aniżeli w kraju. Zresztą oficjalny kurs marki zagranicą nie odpowiada stosunkowi siły kupna marki w kraju.
14) „Hansa", 1936, str. 1973.
15) „Hansa", 1937 str. 213.

„Hansa“ podaje następujące ceny sprzedaży podobnych statków:

Nazwa statków	Ton DW.	Rok budowy	Rok klasy	Cena funt. ang.	Miesiąc sprzedaży
		Rok	1935		
Arkleside . . .	2600	1924	1933	8.625	lipiec
Ashtree	2259	1924	1933	7.000	sierpień
Firtree.	2850	1927	1931	10.000	październik
Gwentgate . . .	2580	1924	1933	8.550	październik
		Rok	1936		
Miranda	1650	1920	—	6.750	lipiec
Gladburn. . . .	1440	1920	1933	8.000	sierpień
Nautic.	1600	1920	—	9.000	wrzesień
Lintern Abbey. .	2500	1924	1936	14.000	październik
Vorma	1950	1918	—	10.000	listopad
Curran	1550	1900	1933	5.250	grudzień

Ze wszystkich tych statków **„Lintern Abbey“** jest najmłodszy wiekiem, wybudowany w 1924 roku. Wszystkie inne są znacznie starsze, przy czym w tym zestawieniu zebrane są wyłącznie najmłodsze statki sprzedaży każdego miesiąca.

Dla charakterystyki wzrostu cen nowej budowy ciekawe zestawienie daje **„Fairplay“** (Nr. 2801 z 14. 1. 1937 roku str. 91), biorąc za podstawę obliczenia koszty budowy statku jednopokładowego, zwykłej konstrukcji, z jednym mostkiem, z nadbudówkami na dziobie i rufie o pojemności 7500 ton DW.

Dla statku tego typu cena za tonę deadweight wedle **„Fairplay“** zmieniała się następująco (ceny na koniec miesiąca):

grudzień	1914	7. 5. 0
„	1915	14.15. 0
„	1916	23. 0. 0
„	1920	30. 0. 0
„	1921	13. 0. 0
„	1922	9. 0. 0
„	1923	9.12. 6
„	1924	9. 1. 4
„	1925	8. 0. 0
„	1926	8.12. 0
czerwiec	1927	8.16. 0
„	1928	8.14. 8
„	1929	8.19. 4
grudzień	1929	9. 0. 8
czerwiec	1930	9. 0. 8
grudzień	1930	9. 0. 8
czerwiec	1931	8.18. 6
grudzień	1931	8. 9. 4
czerwiec	1932	8. 8. 3
grudzień	1932	8. 6. 3
czerwiec	1933	8. 6. 3
grudzień	1933	8. 8. 3
czerwiec	1934	8.10. 3
grudzień	1934	8.12. 0
czerwiec	1935	8.14.11
grudzień	1935	9.10.11
czerwiec	1936	9.12. 0
grudzień	1936	10. 8. 0

Przeliczając ceny tego zestawienia wedle każdoczesnego kursu na złote polskie otrzymamy cenę za tonę DW. statku

1929	czerwiec	388,79 zł.
	grudzień	391,69 „
1930	czerwiec	391,51 „
	grudzień	391,33 „
1931	czerwiec	387,17 „
	grudzień	261,61 „
1932	czerwiec	274,75 „
	grudzień	244,06 „
1933	czerwiec	251,87 „
	grudzień	244,64 „
1934	czerwiec	227,62 „
	grudzień	225,49 „
1935	czerwiec	242,61 „
	grudzień	249,15 „
1936	czerwiec	256,51 „
	grudzień	271,60 „

Z tego zestawienia wynikałoby, że cena obliczona w złotych polskich od grudnia roku 1929 do grudnia roku 1936 obniżyła się o 31%, natomiast od najniższego stanu w grudniu roku 1934 w ciągu ostatnich trzech lat wzrosła o 20 procent.

MGR BOLESŁAW KOSELNIK

Rozwój handlu shipchandlerskiego w Gdyni

(Zaopatrywanie okrętów)

Do przedsiębiorstw, integralnie związanych z pracą każdego portu morskiego, należą m. in. t. zw. przedsiębiorstwa shipchandlerskie, których zadaniem jest jak wiadomo — zaopatrywanie okrętów, zawijających do portu w prowiant bądź różnego rodzaju artykuły techniczne. Ogólnie biorąc, pierwsza grupa tych artykułów służy do podtrzymywania sił ludzkich, a więc wyżywienia załogi i pasażerów, jako też dostarczenia im niezbędnych artykułów na czas pobytu na statku. Druga natomiast obejmuje artykuły służące do częściowego uzupełnienia szybko i często niszczącej się armatury okrętu, bądź też jego konserwacji.

Wspomniany rodzaj działalności handlowej nie był w Polsce znany. Dopiero powstanie portu gdyńskiego powoduje powstanie na terenie Gdyni pierwszych przedsiębiorstw zaopatrywania okrętów, jako czynnika regulującego jedną z licznych potrzeb, związanych z normalnym funkcjonowaniem portu. Ta nowa gałąź działalności handlowej natrafia w zaraniu swego istnienia na szereg trudności, bądź to wynikających z braku jakiegokolwiek doświadczenia w tej dziedzinie handlu, bądź zrozumienia jego istoty, tak ze strony czynników zainteresowanych bezpośrednio jak i pośrednio. To też pierwsze w tej branży przedsiębiorstwa na terenie Gdyni stanowiły swego rodzaju eksperyment. W rezultacie tego musiało upłynąć kilkanaście lat, zanim kupiec polski przeniknął tajniki nowego dla siebie rodzaju handlu. Nic też dziwnego, że za naukę zapłacić musiał częstokroć bardzo drogo, bądź materialnie, bądź moralnie.

Z firm, zaopatrujących okręty w pierwszych latach pracy portu, dziś nie ostała się ani jedna. Poza nieznajomością zasad i braku należytej organizacji u pierwszych firm zaopatrywania okrętów, występował również mankament bardzo ważki, — to brak dostatecznych środków finansowych. Braki te nie pozwalały na zorganizowanie tej gałęzi handlu na zasadach, spotykanych wśród firm zagranicznych i w konsekwencji zmuszały dane przedsiębiorstwa do likwidacji.

Dostawcy okrętowi w pierwszych latach istnienia portu nie zdawali sobie należycie sprawy z momentu, że w handlu tym muszą się liczyć nie tylko z konkurencją lokalną, ale co ważniejsza, z konkurencją należycie zorganizowanego tego rodzaju handlu w portach obcych. Nie doceniano również wymogów, jakie były stawiane przez zagranicznego odbiorcę — statek odnośnie artykułów, stanowiących przedmiot obrotu tego handlu, wymogów, jakie stworzyła kilkusetletnia

praktyka i utarte w tej dziedzinie zwyczaje, a zmierzających do pewnego usystematyzowania tej gałęzi handlu, a więc nabywania towarów standaryzowanych o znanej i wyrobionej na rynku światowym marce. Fakt ten stawiał zapory dla wprowadzenia na rynek shipchandlerski niektórych artykułów polskich, zwłaszcza tych, których cena rynkowa była niekonkurencyjna z takim że samym produktem pochodzenia zagranicznego np. mleko skondensowane lub artykułów, których swoiste cechy nie pozwalały na przechowywanie w warunkach okrętowych.

Czynnikiem, hamującym ten rozwój handlu, był również brak należytego zrozumienia istoty handlu shipchandlerskiego ze strony miarodajnych czynników państwowych. Nie można było do handlu shipchandlerskiego, jako swego rodzaju odmiany handlu zagranicznego, stosować norm i rygorów, odnoszących się do handlu krajowego, gdyż uniemożliwiało to sprzedaż na statki niektórych artykułów pochodzenia polskiego, artykułów, które, korzystając z przywileju towaru eksportowego, mogłyby w wielu wypadkach wytrzymać konkurencję towaru obcego.

Poza tym władze skarbowe, co jest i nadal, dla prowadzenia artykułów pochodzenia zagranicznego, jako objawu zupełnie naturalnego w handlu shipchandlerskim w naszych warunkach, wymagały zadośćuczynienia specjalnym obowiązkom, przez nie nakładanym w formie utrzymania składów tranzytowych. Udzielenie koncesji na prowadzenie takich składów łączy się z koniecznością złożenia kaucji w Ministerstwie Skarbu w wysokości 20.000,— zł. Te same warunki stawiane są również dostawcom okrętowym przez władze skarbowe w wypadku sprzedaży artykułów polskich akcyzowych, jak wyroby tytoniowe, alkoholowe i t. p.

Brak odpowiedniego kapitału, nie pozwolił pierwszym firmom zaoaptrywania okrętów, zwłaszcza w ówczesnych warunkach, na przetrzymanie okresu próby i zarazem nauki. Na ich gruzach powstały firmy nowe, bardziej zasobne w kapitał, firmy, które zrozumiawszy istotę nowej branży handlowej, stopniowo ugruntowują swą sytuację, zdobytą praktyką i wyrabiają się na dostawców na skalę europejską.

Do normowania stosunków w handlu zaopatrywania okrętów oraz do skierowania go na właściwe tory przyczyniło się również w dużej mierze wyrugowanie przez czynniki właściwe elementu, pracującego dorywczo i bez odpowiedniego kapitału. Element ten, pracując nadal, szkodziłby zarówno poważnym i solidnie pracującym firmom shipchandlerskim, jak i dobremu imieniu portu gdyńskiego.

Poważnym posunięciem czynników rządowych w dziedzinie zaopatrywania okrętów było przyznanie na pewne artykuły pochodzenia polskiego premii, co było prawie równoznaczne z uznaniem handlu zaoaptrywania okrętów za handel zagraniczny. Fakt ten pobudził dostawców okrętowych do większych w tej dziedzinie wysiłków, a w rezultacie do zwiększenia obrotów artykułami premiowanymi.

Obecnie cały handel zaopatrywania okrętów zawijających do portu gdyńskiego koncentruje się w 5 firmach niżej wymienionych, uznanych przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu za firmy zaopatrujące okręty. Firmy te są:

1) „Emteha" Międzynarodowe Tow. Handlowe S. A. w Gdyni.

2) „Bership" Sp. z o. o. w Gdyni.

3) „Balta" Sp. z o. o. w Gdyni.

4) Bacon - Export, Gniezno, S. A. Oddział w Gdyni.

5) T. Różkowski, w Gdyni.

Firmy „Emteha" i „Bership" posiadają koncesje skarbowe na prowadzenie artykułów tranzytowych. Pierwsza z nich, a mianowicie f-ma „Emteha", należy do najstarszych z istniejących obecnie. Posiada ona na terenie portu gdyńskiego u zbiegu nabrzeży Polskiego i Rotterdamskiego dwa własne magazyny o łącznej powierzchni użytkowej 1.912 m². Druga z firm koncesjonowanych „Bership" istnieje od niespełna dwóch lat, korzysta z komory w magazynie Urzędu Morskiego Nr. 5. Pozostałe firmy jak f-ma „Balta", Bacon Exoprt, Gniezno i T. Różkowski koncesji skarbowych narazie nie posiadają, mimo to w pracy swej wykazują duże zrozumienie i ruchliwość.

Firmy „Emteha" i „Bership", jako koncesjonowane, zaopatrują statki we wszystkie potrzebne artykuły, a również z tytułu koncesji w artykuły pochodzenia obcego, oraz w artykuły akcyzowe, zarówno krajowe jak i zagraniczne. Firma „Balta" zajmuje się głównie dostawą różnego rodzaju prowiantu. Pozostałe firmy nastawione są wyłącznie na dostawę mięsa i wyrobów mięsnych świeżych, wędzonych i konserw. Dostawą mięsa, wprawdzie pośrednią drogą, zajmuje się również kilka sklepów rzeźnickich w Gdyni, a m. in. i firma P. Wojtasik.

Niezależnie od tego polskie towarzystwa żeglugowe w Gdyni, jak Żegluga Polska, Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe oraz Linie Żeglugowe Gdynia - Ameryka, zorganizowały we własnym zakresie działy zaopatrywania. Posiadają one w podręcznych składach pewien zapas artykułów technicznych, którym dysponują w razie potrzeby.



Fragment portu gdyńskiego

Obroty, dokonane w zaopatrywaniu okrętów przez gdyńskie firmy shipchandlerskie, są ostatnio wcale zadowalające. Wyniosły one dla pierwszych 4 firm w 1936 r. wg obliczeń prowizorycznych, ogółem ca 2.724.000,— zł. co w porównaniu do obrotów tychże firm w 1935 r. stanowi wzrost o 72%.

Z ogólnej sumy uzyskanej w 1936 r. przez wymienione wyżej pierwsze 4 firmy przypada na statki polskie 1.531.000,— zł. i na statki obce 1.192.000.— W porównaniu do 1935 r. suma uzyskana ze sprzedaży na statki polskie w 1936 r. wzrosła o 80,7% a na statki obce o 61,2%.

Duży wzrost chłonności statków polskich w zakresie aprowizowania tłumaczy się wzrostem tonażu polskiej floty handlowej. Niepocieszającym natomiast objawem jest zbyt wielka dysproporcja między sumą, uzyskaną ze sprzedaży na statki polskie i obce, przy uwzględnieniu bez porównania większej frekwencji statków obcych. Podczas gdy frekwencja statków polskich wyrażała się w 1936 r. liczbą 798.606 trn., to frekwencja w tymże samym okresie czasu statków obcych wyniosła 4.121.159 trn. czyli była 5 razy większa.

Objaw ten stanowi oczywisty dowód, że przedsiębiorstwom shipchandlerskim w Gdyni nie udało się jeszcze opanować w dostatecznej mierze tak chłonnego dla dostawców okrętowych rynku zbytu, jakim są statki obce. Wytężona w tym kierunku praca polskiego dostawcy okrętowego może się opłacić przynosząc korzyści dostawcom bezpośrednio, a miastu i całemu krajowi pośrednio.

W 1936 r. w dostawach artykułów shipchandlerskich na statki obce pierwsze miejsce zajęła f-ma „Emteha", drugie f-ma „Berships", trzecie „Bacon Export - Gniezno" i następnie kolejno f. T. Różkowski i f. „Balta". Co się tyczy dostaw na statki polskie w tymże samym okresie czasu, to zajęły miejsca kolejno: f. „Balta", T. Różkowski, „Emteha", wreszcie „Bacon Export - Gniezno" i „Berships".

Jeśli chodzi o pochodzenie towaru, sprzedanego w 1936 r. na statki, jakie zawinęły do portu gdyńskiego, to należy stwierdzić, że stan ten kształtował się dość pomyślnie. Towaru pochodzenia zagranicznego sprzedano za sumę zł. 647.000.—, a towaru krajowego na sumę więcej niż 3 razy wyższą, gdyż za ca zł. 2.077.000.—

W porównaniu do 1935 r. sumy, uzyskane w 1936 r. ze sprzedaży na statki towarów krajowych, wykazują wzrost o 93,1%, a towarów pochodzenia zagranicznego zaledwie o 26,7%. Widoczne tu jest aż nadto coraz większe przenikanie na statki towarów krajowych kosztem towarów zagranicznych.

Na fakt ten składają się następujące czynniki:

a) dostosowanie polskiej produkcji do potrzeb rynku shipchandlerskiego,
b) jakość towarów krajowych,
c) intensywniejsza i solidniejsza praca dostawców okrętowych.

W sprzedaży towarów pochodzenia polskiego pierwsze miejsce zajęła w 1936 r. f. „Balta", drugie — T. Różkowski, trzecie — „Emteha", czwarte — „Bacon Export - Gniezno" i ostatnie „Berships". Co do sprzedaży towarów zagranicznych, to powołane są do tego jak powiedziano wyżej tylko 2 firmy, z których „Emteha" zajmuje miejsce pierwsze, i „Berships" — drugie.

Ogólna suma uzyskana ze sprzedaży na statki w 1936 r. jest nieco większa, niż to wykazała analiza obrotów pierwszych pięciu firm. Jeśli wzięłoby się pod uwagę obroty z tytułu dostaw mięsa przez f. K. Przybyła a nadto obroty wydziałów zaopatrywania wspomnianych towarzystw żeglugowych na terenie Gdyni, to z całą pewnością twierdzić można, że ogólna suma uzyskana w 1936 r. ze sprzedaży na statki, zarówno polskie jak i obce, wyniosła z górą 3 miliony złotych.

Zwiększenie obrotów w handlu shipchandlerskim na terenie Gdyni a zwłaszcza zjednywanie sobie coraz większej ilości statków obcych, jako odbiorców towaru polskiego, winno być zadaniem nietylko bezpośrednio zainteresowanych firm ale i czynników, które na rozwój tej gałęzi handlu mogą mieć mniejszy lub większy wpływ. Nie należy bowiem zapominać, że handel shipchandlerski, zwiększając majątek dostawców okrętowych, zwiększa pośrednio i dochód społeczny, a sumy uzyskane za sprzedane towary pochodzenia polskiego na statki obce, wpływają na zwiększenie się pozycji naszego bilansu zarówno handlowego, jak i płatniczego.

Sumy uzyskiwane z handlu shipchandlerskiego stanowić winny jedną z pozycyj dochodu, otrzymywanego z tytułu usług morskich.

Port gdyński w 1936 roku



POPRAWA w gospodarstwie światowym, występująca wyraźnie w roku ub. znalazła pewien oddźwięk i w gospodarstwie narodowym Polski. Wyraźnie o tym mówi szereg wskaźników inwestycyj i produkcji. Handel zagraniczny R. P. wykazuje ok. 14%-owy wzrost (wartościowy). Szczególnie poważny wzrost wykazuje przywóz w w handlu zagranicznym, tak pod względem wagi (19,1 proc.), jak i wartości (16,4 proc.). Wywóz zmniejszył się jedynie wagowo (3,5 proc.), wykazując 13,6 proc. wzrostu wartościowego. Zjawisko to stoi w ścisłym związku ze wzrostem importu wysokowartościowych surowców i półfabryktów oraz coraz bardziej postępującym uszlachetnieniem wywozu.

Obroty handlu morskiego wzmogły się również. Udział obu portów polskiego obszaru celnego wyniósł w roku ubiegłym (w nawiasach dane za 1935 r.) wagowo — 77,2 proc. (73,3%), oraz wartościowo — 65,3% (62,6%). Nadal wywóz w obu portach przewyższa przywóz. Udział wywozu obu portów polskiego obszaru celnego w obrotach ogólnego handlu zagranicznego wyraża się pod względem wagi 82,4% (78%), oraz pod względem wartości 65,9 proc. (63,7 proc..). Przywóz obu portów pod względem wartości (64,7% w 1936 r. i 61,4 proc. w 1935 r.) przewyższa nieco przywóz wagowy (55% w 1936 i 49,1 proc. w 1935) analogicznie zresztą do wyników ogólnego handlu zagranicznego R. P.

Port gdyński wykazuje nowe poważne sukcesy w obsłudze handlu zagranicznego Polski. Na podkreślenie zasługuje specjalnie odcinek przywozu, który wykazuje poważny udział procentowy szczególnie pod względem wartości (57,6 proc. w 1936 r. i 52,4 proc. w 1935). Wagowo udział przywozu wyniósł w roku ubiegłym 37,9% (33,7 proc.). Rezultaty wywozu aczkolwiek nieco mniejsze również są w zupełności zadawalające i wyniosły wartościowo — 36,1 proc. (33,6 proc.) oraz wagowo — 48,3 proc. (46,5 proc.).

W roku ubiegłym prawie połowa handlu zagranicznego Polski (łącznie przywóz i wywóz) przeszła przez port gdyński, tak pod względem wartości (46,7 proc.) jak i wagi (46.3 proc.).

Porty będące czułym barometrem wymiany międzynarodowej odczuły w pierwszym rzędzie ożywienie handlu światowego. Najwięcej nas interesujące porty Bałtyku i Morza Północnego wykazują poważny wzrost obrotów towarowych i okrętowych.

Lat temu trzy port gdyński wysunął się na pierwsze miejsce wśród najpoważniejszych portów świata. Stanowisko to w roku ubiegłym zostało nie tylko utrzymane, ale bardziej jeszcze ugruntowane. Jedyny spośród portów bałtyckich, który w roku ubiegłym osiągnął wyniki liczbowe, przewyższające obroty portu gdyńskiego, jest Szczecin. Obroty te, większe w porównaniu z obrotami portu gdyńskiego zaledwie o 317.888 ton, nie mogą mieć tego ciężaru gatunkowego nie tylko co obrotu portu gdyńskiego, ale również co obrotu szeregu innych portów niemieckich. Jak stwierdza zresztą sam Zarząd portu szczecińskiego liczby te nie oznaczają wcale wzrostu obrotów portu w handlu zagranicznym Niemiec, a wywołane zostały wyłącznie specjalnymi warunkami obrotów wewnętrznych niemieckich, a mianowicie obrotów pomiędzy portami Szczecina i Królewca w komunikacji Rzeszy z Prusami Wschodnimi, innymi słowy powstały z przekierunkowania dawnego niemieckiego tranzytu kolejowego przez Pomorze Polskie do Prus Wschodnich na nową drogę morską via Szczecin — Królewiec.

W liczbach absolutnych ogólne obroty towarowe (przeładunek) portu gdyńskiego osiągnęły 7.882.111,5 ton wykazując nieznaczny 3,2 proc. wzrost obrotów w porównaniu z obrotami w 1935 r. (7.635.036,1 ton).

W skład tych ogólnych obrotów wchodzą przede wszystkim obroty zamorskie, które, stanowiąc przeszło 98 proc. tych obrotów, wyniosły w roku sprawozdawczym 7.742.945,9 ton oraz obroty przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem — 39.519,8 ton i obroty z wnętrzem kraju drogą wodną — 99.645,8 ton.

Na uzyskanie tych poważnych wyników pracy portu złożyła się nie tylko wymiana nasza z za granicą, ale również tranzyt krajów dalszego zaplecza, jak Czechosłowacji, Rumunii, Austrii i Węgier, oraz tranzyt morski z Finlandii, Łotwy, Estonii i Rosji po przeładunku w Gdyni dalej w przeważnej mierze na Lewant. Udział tranzytu w obrotach towarowych portu w 1935 roku wyniósł ok. 2 proc. — Brak ostatecznych danych z tranzytu za 1936 r. nie pozwala stwierdzić wysokości wzrostu tych obrotów. — W każdym bądź razie w roku ubiegłym wzrosła nie tylko wielkość ładunków tranzytowych, ale również bardzo poważnie ich różnorodność. — Wobec tendencji wzrostu wymiany towarowej z krajami których tranzyt od szeregu lat idzie przez oba porty polskiego obszaru celnego, w najbliższym czasie liczyć się należy również z poważnym wzrostem udziału tranzytu w obrotach portu gdyńskiego.

Następnym, bardzo istotnym momentem w strukturze obrotów portu jest tendencja zmniejszenia się rozpiętości pomiędzy importem i eksportem. Na pracę portu w roku ubiegłym złożył się w obrotach zamorskich (7.742.945,9 ton) przywóz zamorski, — 1.335.455,7 ton oraz wywóz zamorski — 6.407.490,2 ton. Rozpiętość pomiędzy importem a eksportem, wyrażająca się obecnie stosunkiem 1:4,7 parę lat temu wykazała bardzo poważną nadwyżkę na korzyść eksportu. Zjawisko to posiada szczególne znaczenie w obrotach portu. Jednokierunkowość obrotów portu zarówno ze względu na interesy kolei jak i żeglugi jest zupełnie niepożądana.

Po gwałtownych skokach wzwyż obrotów portu rok 1936 jest trzecim z rzędu rokiem obrotów wykazujących poważną ich stabilizację.

ANALIZA IMPORTU

Import zamorski w porcie gdyńskim w liczbach absolutnych wyniósł 1.335.453,7 ton, wykazując poważny 20,1 procentowy wzrost w porównaniu z importem 1935 r. (1.111.844,3 ton).

Jak wynika z danych importu zamorskiego w porcie gdyńskim, wprowadzone z dniem 27 kwietnia ub. r. dekretem Przydenta R. P. ograniczenia dewizowe na ogół nie wpłynęły na obroty portu.

Podobnie jak w handlu zagranicznym R. P., poważny ten wzrost przywozu spowodowany został pozycjami surowców i półfabrykatów.

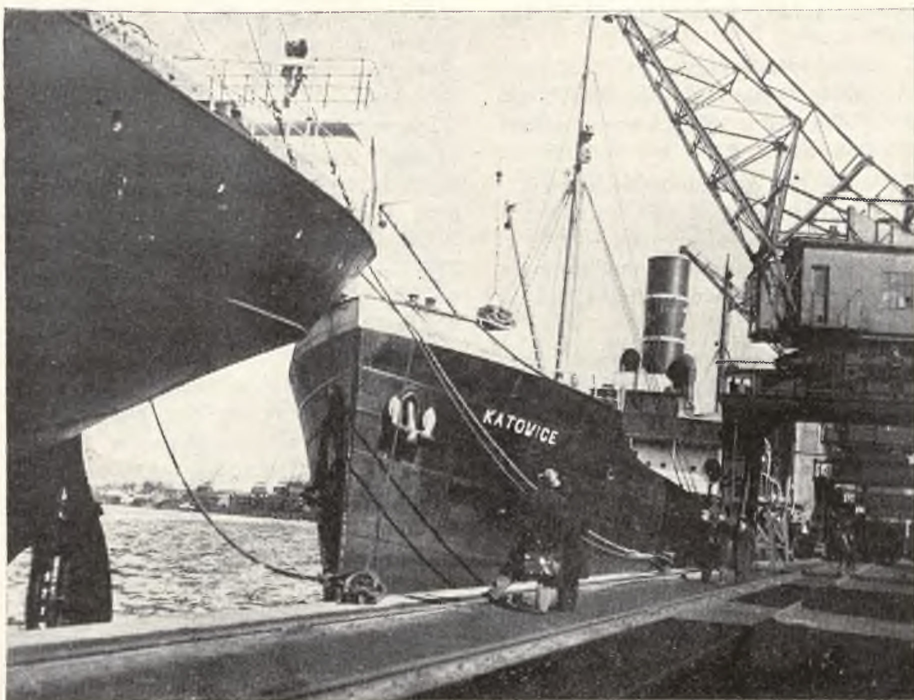
Najpoważniejsza grupa metali i wyrobów z nich wykazuje znaczny przeszło 32 procentowy wzrost. Jeden z najbardziej podstawowych surowców hutniczych — złom żelazny, odgrywający nader poważną rolę w imporcie surowcowym przez port gdyński uzyskuje nowe rekordowe wyniki (446.886 t. wobec 338.941 t. w 1935 r.). Podobnie dobre rezultaty daje import rud żelaznych, wykazując nieco mniejszy około 18 procentowy wzrost (136.817 t. wobec 115.668 t. w 1935 r.). Na wysokim poziomie utrzymuje się nadal import miedzi (12.884 t. wobec 10.866 ton w 1935 r.) oraz w nieco mniejszym stopniu żelaza surowego (4.759 ton wobec 5.189 ton w 1935 r.). Sygnalizowana już kilkakrotnie poprawa w zatrudnieniu hutnictwa daje widoczne rezultaty nie tylko we wzroście importu surowców hutniczych, ale również we wzroście eksportu jego produktów.

Po surowcach hutniczych najpoważniejszą ilościowo grupę stanowią surowce dla krajowych fabryk nawozów sztucznych. Są to dwa podstawowe surowce: fosforyty (127.351 ton wobec 62006 ton w 1935 r.) oraz żużle Thomasa (38.536 ton wobec 29.951 ton w 1935). Spośród poważnego wzrostu obu tych pozycji zwraca uwagę przeszło 2-krotny wzrost importu fosforytów.

Z artykułów spożywczych i przetworów zwierzęcych dobrze się rozwija import kawy (6.632 ton, wobec 5.197 ton w 1935) herbaty (1.387 ton wobec 1.126 ton w 1935 r.) oraz śledzi świeżych (7.720 ton wobec 6.361 ton) i solonych (33.964 ton wobec 21.747 ton w 1935). Rozwój własnego rybołówstwa dalekomorskiego szedł tu w parze z usprawnieniami technicznymi i handlowymi rynku śledziowego w Gdyni. Rok sprawozdawczy przynosi tu również poważny przeszło 22 procentowy wzrost importu tłuszczów zwierzęcych surowych (14.000 ton wobec 11.442 ton w 1935 r.) oraz w mniejszym stopniu roślinnych (5.282 ton wobec 4.042 ton w 1935 r.).

Nadal dobre rezultaty daje import siarki (4.602 ton wobec 4.543 ton w 1935 r.).

Do surowców, stosunkowo nie dawno pozyskanych dla portu, a które mimo to potrafiły się doskonale zaaklimatyzować należą skóry i garbniki. O roli skóry w porcie gdyńskim może świadczyć uchwała Międzynarodowego Zjazdu Rady Organizacji Sprzedawców Skór Surowych (International Council of Hide Sellersa Asoaciation) w Rzymie, co do utworzenia izby arbitrażowej dla skór surowych w Gdyni. Import skór w roku sprawozdawczym wykazuje nieznaczną nadwyżkę (30.596 ton wobec 30.077 ton w 1935 r.) w przeciwieństwie do garbników, których import wzrósł o przeszło 53 proc. (18.943 ton wobec 12.330 ton).



Przeładunek tomasyny w porcie gdyńskim

Do najbardziej wartościowych surowców importowanych w porcie gdyńskim należą bezwzględnie surowce włókiennicze. Najpoważniejszą rolę odgrywa tu naturalnie bawełna surowa, której import wzrósł w roku sprawozdawczym o przeszło 8% (91.761 ton wobec 84.380 ton w 1935 r.) wykazując nową rekordową liczbę. W imporcie tego surowca od szeregu lat zajmuje coraz bardziej poważne miejsce bawełna tranzytowa, przede wszystkim dla Czechosłowacji. Poza bawełną surową wzrosły również pozycje wełny o przeszło 6% (25.033 ton wobec 23.452 ton w 1935 r.) juty (15.809 ton wobec 15.262 ton w 1935 r.), przędzy bawełnianej (2.210 ton wobec 914 ton w 1935 r.) oraz przędzy wełnianej (467 ton wobec 311 ton w 1935 r.).

Surowiec, związany z przemysłem papierniczym oraz włókienniczym, szmaty wykazują poważny, ok. 68 procentowy wzrost importu (13.661 ton wobec 8.135 ton w 1935 r.).

Import celulozy, odgrywający poważną rolę w tranzycie morskim, wzrósł o ok. 11 proc. (8.153 ton wobec 7.347 ton w 1935 r.).

Pomimo tendencji w głębi kraju do przejścia na kauczuk syntetyczny import kauczuku surowego nadal wykazuje dobre wyniki (5.610 ton wobec 4.528 ton w 1935 r.).

Spośród fabrykatów doskonale rozwija się import maszyn, aparatów i ich części (6.259 ton wobec 3.307 ton w 1935 r.) oraz samochodów, motocykli i tp. (1.462 ton wobec 1.042 ton w 1935 r.). Obniżenie cła na importowane samochody, zainicjowane traktatem handlowym polsko - angielskim w końcu 1935 r., musiało korzystnie wpłynąć na poważny ok. 43%-wy wzrost tego importu w porcie gdyńskim.

Po omówieniu najpoważniejszych pozycji importu, które wzrosły, należałoby uczynić krótki przegląd tych pozycji importu, które wykazały spadek.

Z artykułów żywnościowych wykazały spadek przede wszystkim owoce świeże (ok. 42% — 39.252 ton w 1936 r. wobec 68. 889 ton w 1935 r.). Spadek ten stoi w pewnym związku z zawikłaniami w basenie śródziemnomorskim w początku 1936 r. (wojna włosko-abisyńska) oraz z wojną domową w Hiszpanii. Świadczy o tym wyraźnie poważny spadek importu pomarańczy i cytryn z Włoch i Hiszpanii. Poza owocami świeżymi wykazały spadek owoce suszone (5.889 ton wobec 6.110 ton w 1935 r.) oraz orzechy i migdały (796 ton wobec 918 w 1935 r.).

Po rekordowym wyniku w 1934 r. import nasion oleistych wykazuje stale tendencję spadku. Podobnie i w roku sprawozdawczym import ten zmniejszył się o ok. 6% (41.776 ton wobec 46.487 ton w 1935 r.) Tłumaczy ten spadek akcja Rządu, mająca na celu wzmożenie konsumcji krajowych nasion oleistych.

Pewne zastrzeżenie winien budzić przeszło 6%-owy spadek importu ryżu

surowego (49.829 ton wobec 53.089 ton w 1935 r.).

Z produktów kolonialnych obniżył się również import kakao (6.417 ton wobec 7.294 ton w 1935 r.) oraz korzeni (1.199 ton wobec 1.293 ton w 1935 r.).

Poważną rolę w przemyśle chemicznym i włókienniczym odgrywa żywica. Po rekordowym wyniku w 1935 r. rok ubiegły przynosi spadek importu żywicy (5.730 ton wobec 6.164 ton w 1935 r.).

Rok sprawozdawczy przynosi również znaczny spadek importu pirytów (14.673 ton wobec 19.166 ton w 1935 r.).

Nieznacznemu zmniejszeniu się uległa zbiorowa pozycja przetworów chemicznych (3.307 ton wobec 3.459 ton w 1935 r.) oraz w nieco większym stopniu farb (461 ton wobec 626 ton w 1935 r.). Tranzytowa w przeważnej mierze, sowiecka sól potasowa, wykazuje w roku sprawozdawczym poważny spadek przywozu (3.071 ton wobec 17.944 ton w 1935 r.).

Pewien spadek importu spośród tłuszczów wykazuje tran (3.187 ton wobec 3.550 ton w 1935 r.). Oprócz soli potasowej z tranzytowych głównie artykułów zmniejszył się przywóz papieru (14.970 ton wobec 16.169 ton w 1935 r.) oraz papy i tektury (425 ton wobec 1.576 ton w 1935 r.).

Z surowców włókienniczych zmniejszył się przywóz lnu, konopi, sisalu i in. wł. rośl. (915 ton wobec 1.042 w 1935 r.) wskutek akcji ochrony i pobudzenia konsumcji krajowych surowców.

Zbiorowa pozycja metali różnych zmniejszyła się w nieznacznym stopniu (2.511 ton wobec 2.681 ton w 1935 roku).

Z gotowych fabrykatów żelaznych poważny przeszło 43%-wy spadek wykazuje import części wagonów i lokomotyw (4.941 ton wobec 6.942 ton w 1935 r.).

ANALIZA EKSPORTU

Eksport zamorski w porcie gdyńskim w roku sprawozdawczym wyniósł 6.407.490,2 ton, wykazując nieznaczny 0,7%-wy wzrost w porównaniu z eksportem w 1935 r. (6.362.599,5 ton).

Od paru ostatnich lat w strukturze eksportu zamorskiego w porcie gdyńskim zachodzą nader korzystne zmiany. Tempo wzrostu słabnie. Zmniejsza się udział towarów masowych przy jednoczesnym wzroście eksportu towarów drobnicowych. Innymi słowy, eksport zamorski w coraz większym stopniu uszlachetnia się.

Jeden z najpoważniejszych ilościowo w eksporcie towarów, węgiel kamienny (bez bunkrowego) wykazuje już drugi rok z rzędu nieznaczny spadek. Spadek ten w roku sprawozdawczym wyniósł 2,3% (4.905.613 ton wobec 5.021.051 ton w 1935 r.) i łączy się przyczynowo z kluczem polsko - angielskim oraz poważną konkurencją węgla niemieckiego, coraz bardziej atakującą szeregi rynków skandynawskich.

Inaczej natomiast kształtuje się eksport pozostałych wytworów mineralnych, wykazujących wzrost jak węgiel bunkrowy (401.573 ton wobec 365.620 ton w 1935 r.) oraz koks (ok. 20% — 236.182 ton wobec 189.009 ton w 1935 r.). Poważny wzrost eksportu węgla bunkrowego stoi w ścisłym związku ze zwiększeniem się ruchu statków w porcie gdyńskim i to statków, które coraz częściej bunkrują u nas. Wzmożenie się eksportu koksu należałoby tłumaczyć koniunkturą zbrojeniową i pozostającym w związku z tym poważnym zwiększeniem się hutnictwa metalurgicznego u najpoważniejszych odbiorców polskiego koksu: Szwecji, Norwegii i Włoch.

Drugim z rzędu najpoważniejszym po węglu artykułem eksportu w porcie gdyńskim jest drzewo.

Dobra koniunktura na drzewo na rynku angielskim (wzmożenie się budownictwa mieszkalnego i okrętowego) oraz usprawnienie techniczne nowego portu drzewnego (na Oksywiu) pozwoliły wywieźć w roku sprawozdawczym rekordową ilość tarcicy (265.629 ton wobec 192.324 ton w 1935 roku). Podobnie dobre wyniki daje również eksport bali i słupów, wykazując bardzo poważny ok. 80%-wy wzrost (18.937 ton wobec 10.932 ton w 1935 r.).

Jednym z najlepiej rozwijających się w eksporcie produktów drzewa są niewątpliwie meble gięte, których wywóz od chwili powstania (1931 r.) nie załamał się nigdy, wykazując stałą tendencję wzrostu (4.986 ton wobec 4.072 ton w 1935 r.). Jeszcze lepiej od mebli giętych kształtuje się eksport wyrobów koszykarskich, którym rok sprawozdawczy przynosi przeszło trzykrotny wzrost (1.046 ton wobec 309 ton w 1935 r.).

Spośród produktów i wytworów rolnych oraz hodowlanych zwraca uwagę wzrost eksportu słodu (27.460 ton wobec 17.105 ton w 1935 r.), nasion w przeważnej mierze buraka (7.103 ton wobec 2.418 w 1935 r.), jaj (22.765 ton wobec 20.565 ton w 1935 r.), masła (11.369 ton wobec 5.630 ton w 1935 r.) oraz drobiu (1.863 wobec 1.052 ton w 1935 r.). Duże usługi w rozwoju wywozu wielu tych cennych towarów, kierowanych w przeważnej mierze do Anglii, oddają niewątpliwie nowoczesne statki — chłodnie, należące do Polsko — Brytyjskiego Tow. Okr. oraz usprawnienie techniczne portu gdyńskiego.



Polski parowóz aerodynamiczny typu „Pacific", zbudowany w zakładach Pierwszej Fabryki Lokomotyw w Polsce S. A. w Chrzanowie, wyruszył w swoją pierwszą podróż do Paryża, gdzie stanie się jednym z głównych eksponatów w pawilonie P. K. P. Parowóz jest koloru niebieskiego ze srebrnymi inicjałami kolei. Może on rozwijać znaczną szybkość, przekraczającą 130 km na godzinę

Dobrą ilustracją rozwoju nowych szlaków ekspansji zamorskiej via port gdyński będzie niewątpliwie wzmożenie się eksportu wielu towarów po uruchomieniu w 1936 r. nowej polskiej linii regularnej do krajów Ameryki Południowej.

Dobra koniunktura na rynku amerykańskim (U. S. A.) oraz wysoka jakość produktów eksportowych, wszystko to musiało wpłynąć na przeszło trzykrotny wzrost eksportu przetworów mięsnych (15.874 ton wobec 4.489 ton w 1935 r.).

Podobnie dobrze rozwija się eksport tłuszczów zwierzęcych (6.143 ton wobec 3.851 ton w 1935 r.). W grę wchodzi tu naturalnie eksport do Anglii.

Przy omawianiu eksportu płodów wytwórczości rolnej i hodowlanej należałoby zwrócić uwagę na względnie niedawno powstały eksport otrąb (2.237 ton wobec 1.322 ton w 1935 r.) oraz wytłoków buraczanych (4.827 ton wobec 2.354 ton w 1935 r.).

O bliskich węzłach, łączących rodzimą wytwórczość chemiczną z portem gdyńskim świadczyć mogą poważne pozycje eksportu: karbitu (2.755 t. wobec 2.575 ton w 1935 r.), bieli cynkowej (4.423 ton wobec 2.693 ton w 1935 r.), salmiaku (554 ton wobec 220 t. w 1935 r.) oraz mączki kostnej (1.908 t. wobec 687 ton w 1935 r.).

Doniosłą w przyszłości rolę pełnić będzie, powstający dopiero reeksport bawełny (2.710 ton wobec 1.314 t.). Bazą operacyjną tego reeksportu są obecnie kraje: Finlandia, Estonia i Szwecja. Spośród produktów włókienniczych dobrze rozwija się nadal w porcie gdyńskim eksport tkanin (7.646 ton wobec 6.447 ton w 1935 r.). Najpoważniejszym odbiorcą jest tu Anglia, aczkolwiek stale wzrasta udział krajów Dalekiego Wschodu.

Jeden z najwcześniejszych artykułów eksportu w porcie gdyńskim, gdyż zainicjowany w 1926 r., cement, dopiero w 1935 r. przekroczył swoje poprzednie rekordowe wyniki (7.321 ton w 1926 r.). Rok sprawozdawczy przynosi tu nowy bardzo poważny przeszło 64%-wy wzrost eksportu tego cennego produktu (13.330 ton wobec 8.117 ton w 1935 r.).

Celem podania pełnego obrazu obrotów zamorskich portu należałoby również uwzględnić i te pozycje, które wykazały spadek.

Poza węglem eksportowym zmniejszył się wywóz niektórych wytworów pochodzenia roślinnego, zwierzęcego i spożywczego.

Pomimo dobrych lokalnych warunków w porcie (uruchomiony w 1936 r. elewator zbożowy) oraz wysokich cen na rynkach zbożowych świata, eksport zboża w porcie gdyńskim wykazuje poważny spadek (543 ton wobec 23.839 ton w 1935 r.) Podobnie aczkolwiek nie w tak wysokim stopniu zmniejszył się eksport mąki (350 ton wobec 1.312 ton w 1935 r.) oraz mąki pastewnej (3.396 ton wobec 15.210 ton w 1935 r.).

Po dobrych stosunkowo wynikach w 1935 roku eksport cukru w roku sprawozdawczym załamał się (62.161 ton wobec 103.792 ton w 1935 r.). Zjawisko to stoi w ścisłym związku ze wzrostem konsumcji wewnątrz kraju, a wobec ograniczonych kontyngentów produkcyjnych przerzucenia części cukru eksportow. na rynek wewnętrzny. O ile nie ulegną zmianie kontyngenty produkcyjne cukrowni polskich, liczyć się należy w najbliższym czasie z dalszym zmniejszeniem się tego eksportu. Załamał się również eksport makuchów (16.643 ton wobec 23.510 ton w 1935 r.) oraz melasy, której wywieziono w ciągu całego 1936 r. jedyny ładunek całookrętowy 5.410 ton (14.971 ton w 1935 r.).

Ograniczony kontyngentami importowymi w Anglii zmniejsza się również eksport bekonów (18.720 t. wobec 21.097 ton w 1935 r.) oraz szynek i innych wyrobów wędl. peklowanych, maryn. i t. p. (1.097 ton wobec 2.063 t. w 1935 r.).

Spośród najpoważniejszych wytworów przemysłu chemicznego znaczny, przeszło 12%-wy spadek wykazuje eksport siarczanu amonu (17.008 ton wobec 19.419 ton w 1935 r.), spowodowany przede wszystkim utratą rynku hiszpańskiego. Poza siarczanem amonu zmniejszył się również eksport saletry (5.537 ton wobec 9.773 ton w 1935 r.) oraz sody (2.142 ton wobec 9.606 ton w 1935 r.).

Z tranzytowych artykułów chemicznych pewnym zmianom in minus uległa sól potasowa (4.099 ton wobec 7.656 w 1935 r.).

Do produktów drzewnych, które wykazały spadek eksportu w roku sprawozdawczym należą dykty i forniery (13.372 ton wobec 16.373 ton w 1935 r.) oraz klepki (945 ton wobec 1.162 ton w 1935 r.).

Poważne zmiany w wywozie do Brazylii i Holandii musiały skolei rzeczy wpłynąć na ok. 68%-wy spadek eksportu szyn kolejowych (8.362 ton wobec 26.543 ton w 1935 r.).

RUCH STATKÓW W PORCIE

Wraz ze wzrostem i uszlachetnieniem się obrotów towarowych portu zwiększył się również ruch statków (w nawiasach dane za 1935 r.). Przybyło bowiem 4.911 (4.778) statków, w tym z ładunkiem 2.185 (2.020) o ogólnej pojemności 4.919.765 (4.559.140) n. r. t. Wyszło zaś 4.909 (4.772) statków, w tym z ładunkiem 3.723 (3.734) o ogólnej pojemności 4.898.147 (4.565.122 n. r. t.

Do portu gdyńskiego zawijają coraz większe statki, o tym zresztą wyraźnie mówi poważny wzrost średniego tonażu (1.001,8 n. r. t. w 1936 r. wobec 955,4 n. t. r.: w 1935 r.).

W ruchu statków w 1936 r. utrzymała się nadal na pierwszym miejscu bandera Szwecji, na drugim miejscu — Polska, 3 — Dania, 4 — Anglia, 5 — Niemcy, 6 — Stany Zjednoczone Am. Półn., 7 — Norwegia, 8 — Włochy, 9 — Finlandia, 10 — Grecja, 11 — Holandia, 12 — Estonia, 13 — Francja 14 — Łotwa i t. d. Podkreślić należy poważny wzrost udziału bandery polskiej, nie wiele różniący się ostatnio od bandery szwedzkiej, (udział % bander w ogólnym tonażu statków w 1936 r. polska — 16,2 proc., — szwedzka — 19,6 proc.). Zmianę tę spowodowało uruchomienie w 1936 r. nowego polskiego motorowca „Batory".

RUCH PASAŻERSKI

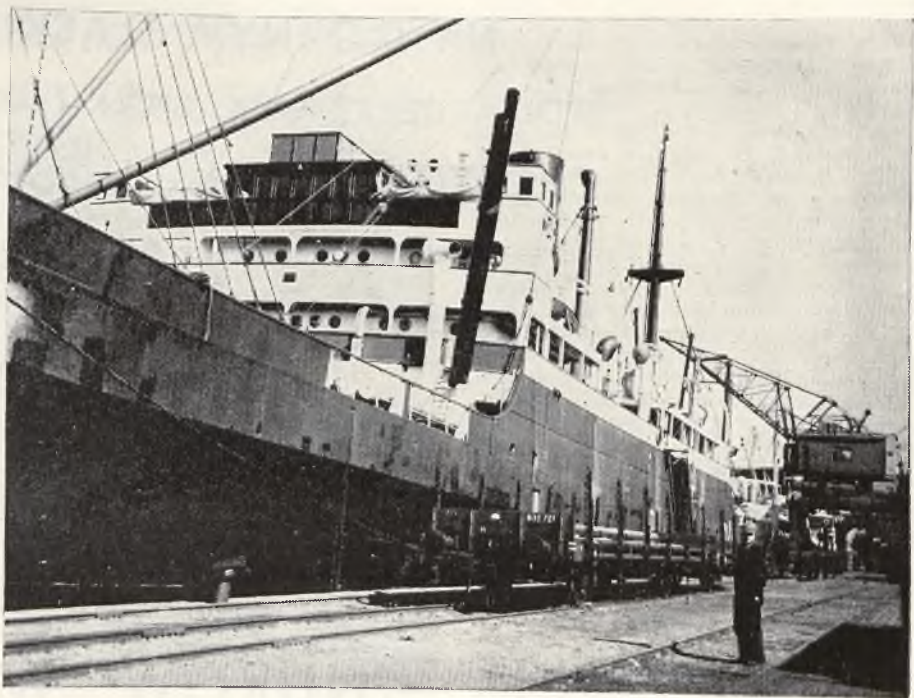
Ruch pasażerów osiągnął w roku sprawozdawczym nowe rekordowe wyniki. Przyjechało bowiem 13.682 pasażerów, wobec 10.488 pasażerów w 1935 r. oraz wyjechało 23.640 pasażerów wobec 14.315 pasażerów w 1935 r. Ożywienie to spowodowały liczne wycieczki turystyczne, organizowane przez Gdynia — Ameryka, Linie Żeglugowe S. A., oraz emigracja polska kierowana w przeważnej mierze do krajów Ameryki Południowej.

NOWE LINIE REGULARNE

Port gdyński w 1936 roku uzyskał szereg nowych linii regularnych. Na pierwszym miejscu należy uwzględnić polską linię południowo - amerykańską: Gdynia — Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires, z zawijaniem do innych portów w miarę potrzeby. Na linii tej, należącej do Gdynia — Ameryka, Linie Żeglugowe S. A. (G. A. L.) postawione zostały: s/s „Pułaski" i s/s „Kościuszko". Drugą polską linię, zgłoszoną przez to samo Towarzystwo (G. A. L.) aczkolwiek eksploatowaną chwilowo statkami charterowanemi jest linia: Gdynia — porty Zatoki Meksykańskiej. Linia ta ma dużą przyszłość ze względu na poważne przewozy bawełny amerykańskiej do Polski.

Poza tymi polskimi zostały zgłoszone następujące linie regularne armatorów obcych: linia Gdynia — Bristol (armator Bugsier Recderei A. L. w Hamburgu) linia Antwerpia — Gdynia — Tallinn (Laevanduse Unisus w Tallinnie) linia Le Havre — Kopenhaga — Gdynia — Leningrad i spowrotem (Compagnie Generale Transatlantique „French Linie"), owocowa linia Gdynia — Genua — Neapol — Catania — Messina — Palermo — Fiume — Boni i z powrotem (La Costiera).

Wzrost linii regularnych w roku ubiegłym szedł w parze z bardziej doniosłym jeszcze faktem zwiększenia się ruchu na już istniejących liniach, dzięki postawieniu nowych statków oraz zwiększeniu się częstotliwości ich odjazdów. Taką najpoważniejszą zmianą było uruchomienie drugiego polskiego motorowca m/s „Batory" na linii amerykańskiej Gdynia — Nowy York.



Port w Gdyni — Nabrzeże Rotterdamskie
Ładowanie rur żelaznych, (eksport na Daleki Wschód)

INWESTYCJE PORTOWE

Do najpoważniejszych prac inwestycyjnych, wykonanych w porcie gdyńskim w 1936 r. należą z budowli państwowych: magazyn bawełniany Nr 9 w Wolnej Strefie, chłodnia śledziowa przy Nab. Angielskim, magazyn do badania jaj eksportowych, warsztaty U. M. oraz powiększenie gmachu U. M.; z budowli prywatnych wymienić należy przede wszystkim, położony na Nab. Indyjskim elewator zbożowy. Elewator ten jest własnością firmy, utworzonej przez Bank Polski p.n. S. A. „Elewatory Zbożowe. Obecna pojemność 10 tys. ton może być w razie potrzeby zwiększona do 30 tys. ton. W wyposażeniu technicznym elewatora zastosowano szereg nowoczesnych urządzeń jak: specjalne urządzenie do czyszczenia, ważenia i suszenia zboża, zwalczanie wołka zbożowego oraz do pneumatycznego przeładunku.

Drugą poważną inwestycją prywatną, mającą duże znaczenie dla mających powstać w najbliższej przyszłości w kanale przemysłowym portu nowych przemysłów jest niewątpliwie wybudowanie przez Pomorską Elektrownię Krajową „Gródek" elektrowni parowej o mocy 10 tys. K. M. (z możnością rozbudowy do 60 tys. K. M.).

Z mniejszych budowli prywatnych wybudowano: magazyn f. „Barcikowski", wędzarnię „Temporyb", przetwórnię owoców „Balta" dom dla robotników „Polskarob", magazyn f. „Hartwig", odchładzalnię jaj przy Chłodni Portowej, halę zakładów graficznych Alfonsa Szczuki, oraz rozbudowano wiele już egzystujących.

Z nowych urządzeń przeładunkowych ustawiono na Nab. Polskim 2 dźwigi portalowe dla przeładunku drobnicy (nośność $1\frac{1}{2}$ ton) na Nab. Holenderskim 4 dźwigi portalowe dla przeładunku złomu (nośność 3 t. i 5 t.) na nab. St. Zjedn. 4 dźwigi półportalowe dla przeładunku drobnicy (nośność 3 t.) oraz 1 dźwig (nośność 7 i pół ton) fy. „Progress" dla przeładunku węgla. Ogółem port gdyński posiadał w końcu 1936 r. (stan na 1. 1. 1937 roku) 77 urządzeń przeładunkowych.

Rozpoczęte w ubiegłych latach prace celem uznania Gdyni za „base port" przynoszą nowe zdobycze w roku 1936. Konferencja Żeglugowa Wschodnio — Azjatycka zmniejszyła szereg dalszych stawek eksportowych z Gdyni na Daleki Wschód. Zrównano również Gdynię z portami zachodnio - europejskimi przy wysyłce towarów do portów Zatoki Meksykańskiej. Konferencja linii okrętowych do Indyi Zachodnich uznała również oba porty Gdynię i Gdańsk za „basis ports" przy wysyłce do i z portów: Jamaica, Haiti, Columbia (porty atlantyckie) Cristobal, Colon, Panama, City, Puerto Barios, Limon oraz Honduras Hiszp. (wyłączn. port Amapala).

Przegląd ten, nie pretendujący bynajmniej do nazwy wyczerpującego, pozwala stwierdzić, iż port gdyński w 1936 r. w pracy swej posunął się znowu naprzód, uzyskując szereg nowych, cennych wartości.

Do P. T. Prenumeratorów i Czytelników

Poczynając od niniejszego numeru „Wiadomości Portu Gdyńskiego", które od lat siedmiu służą nieprzerwanie pogłębianiu polskiej myśli gospodarczo-morskiej oraz informacji o funkcjonowaniu tego skomplikowanego aparatu przeładunkowo - transportowego, jakim jest port gdyński i żegluga morska, wychodzić będą z powrotem w Gdyni, znalazłszy tutaj warunki techniczne, które pozwolą na wydanie pisma w dotychczasowej szacie. Wydawnictwo starać się będzie bardziej niż dotychczas zaspakajać potrzeby stałej, poważnej informacji.

Rozpoczynając nowy okres swego istnienia, „Wiadomości Portu Gdyńskiego" liczą na dalsze życzliwe ustosunkowanie się do wydawnictwa dotychczasowych Czytelników i Przyjaciół pisma.

P. Wicepremier Kwiatkowski na inspekcji w Gdyni

W dniu 10 maja bież. roku przybył do Gdyni p. Wicepremier inżynier Eugeniusz Kwiatkowski w towarzystwie Wiceministra Skarbu, p. Kajetana Morawskiego, dyrektora Dep. Ogólnego, p. Martina i jego zastępcy p. Janusza Rakowskiego. Na dworcu witali p. Wicepremiera Wojewoda Pomorski p. Raczkiewicz, dyrektor Dep. Morskiego M. P. i H. p. Możdżeński, dyrektor Dep. Górn.-Hutn. M. P. i H. p. Peche, Kom. Rządu p. mgr Sokól, dowódca Obrony Wybrzeża Komandor Frankowski, dyrektor Urzędu Morskiego, inż. Łęgowski, prezes Izby Przemysłowo - Hndlowej p. Tor, liczni przedstawiciele władz miejscowych, przedstawiciele władz Ligi Morskiej i Kolonialnej z gen. Kwaśniewskim i dyr. Dębskim na czele oraz przedstawiciele prasy.

P. Wicepremier w towarzystwie towarzyszących mu osób zwiedził przed południem stan robót inwestycyjnych, portowych i miejskich, objętych ogólnym 4-letnim planem inwestycyjnym. Zwiedzona również została nowo wybudowana elektrownia „Gródek".

Przy pracach inwestycyjnych w porcie zajętych jest obecnie 300 robotników, która to cyfra w najbliższym czasie ma się powiększyć do 600.

Z inwestycyj miejskich zwiedzono przede wszystkim 2 wzorowe inwestycje, mianowicie rzeźnię miejską i halę targową, przy których budowie zastosowano najnowsze wymagania techniczne. Tak rzeźnia, jak i hala targowa, mają doniosłe znaczenie gospodarcze dla portu i zaopatrywania statków, zawijających do Gdyni.

Budowa rzeźni miejskiej kosztować będzie około 2 milionów zł, przy budowie jej zatrudnionych jest 114 robotników. Rzeźnia uruchomiona zostanie częściowo już we wrześniu r.b. Olbrzymia hala targowa konstrukcji żelazo betonowej o powierzchni 5.400 m. kw. jest już w 60 proc. wykończona i zostanie otwarta w listopadzie r. b., przy budowie jej zatrudnionych jest 85 robotników.

P. Wicepremier zwiedził również budowę łazienek morskich w Orłowie, które zostaną częściowo oddane do użytku w bieżącym sezonie letnim.

Ogółem przy miejskich robotach inwestycyjnych, objętych czteroletnim planem inwestycyjnym, znajduje zatrudnienie 1440 robotników.

Plan inwestycyjny w Gdyni przewiduje również budowę trzech szkół powszechnych oraz dróg. Z inwestycyj prywatnych zwiedził p. Wicepremier budowę kaplicy O.O. Jezuitów oraz interesował się planami budowy konwiktu OO. Jezuitów.

Po zwiedzeniu inwestycyj miejskich i portowych p. Wicepremier Kwiatkowski, jako inicjator i przewodniczący Komitetu budowy pomnika Zjednoczenia Ziem Polskich w Gdyni wziął udział w konferencji, poświęconej przyśpieszeniu realizacji tego dzieła. Pomnik ten ma stanąć na końcu budującego się mola Południowego. W konferencji tej wziął udział również Komisarz Generalny R. P. w Gdańsku min. Chodacki, przedstawiciele władz miejscowych oraz władz naczelnych Ligi Morskiej i Kolonialnej z gen. Kwaśniewskim i dyr. Dębskim na czele.

Po południu p. Wicepremier przybył na konferencję z przedstawicielami miejscowych sfer gospodarczych, która zorganizowana została w Izbie Przemysłowo - Handlowej Na konferencji tej Komisarz Rządu mgr Sokół, dyrektor Urzędu Morskiego inż. Łęgowski oraz prezes Izby Przemysłowo-Handlowej p. Tor zreferowali sytuację w mieście, w porcie i w życiu gospodarczym regionu oraz przedstawili p. Wicepremierowi postulaty i potrzeby miasta i portu. W wygłoszonych referatach jako naczelne zagadnienie wysunięty został problem budowy kanału przemysłowego w Gdyni. Ustosunkowując się do wysłuchanych referatów p. Wiceprem. Kwiatkowski przedstawił podstawowe założenie polityki gospodarczej Państwa, podkreślając m. in. że Rząd czyni wszystko, by zapewnić Gdyni dalszy, konieczny rozwój.

Z Instytutu Bałtyckiego

W dniu 14 marca odbyło się w Gdyni zebranie komisji Geograficznej Instytutu Bałtyckiego, które zainaugurowało roczne obrady tego Instytutu. Na zebranie przybyli przedstawiciele wszystkich miast uniwersyteckich Polski w liczbie 25 osób. M. in. przybyli: prof. Loth, prof. Lipiński, dr Gorzuchowski, dyr Sturm de Strem, Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej reprezentował gen. Kwaśniewski, Ministerstwo W. R. i O. P., Ministerstwo Przemysłu i Handlu oraz Ministerstwo Spraw Zagranicznych reprezentowane były przez swych delegatów, przy czym Ministerstwo Przemysłu i Handlu reprezentował dyrektor Departamentu Morskiego p. Możdżeński. Na zebraniu były również reprezentowane koła naukowe Śląska oraz Gdańska i Gdyni. Zebraniu przewodniczył prof. Loth.

Dyr. Borowik złożył obszerne sprawozdanie z działalności naukowo-wydawniczej Instytutu w zakresie zagadnień geograficznych. Następnie ocenę prac geograficznych Instytutu przedstawił zebranym prof. Dr Zaborski, podkreślając różnorodność wydawnictw Instytutu w zakresie geografii. W ożywionej dyskusji, jaka się wywiązała, zwrócono uwagę, że mimo trudnych warunków Instytut wywiązał się w okresie sprawozdawczym doskonale z nałożonych nań zadań.



Port w Gdyni — Przeładunek kostki granitowej, przywiezionej ze Szwecji

Na zakończenie tego dnia obrad wysłuchano referatów pp. Bolesława Polkowskiego z Gdyni p. t. „Tymczasowe wyniki spisu ludności miasta Gdyni z dnia 12 maja 1936 r." oraz dr Wrzoska z Katowic p. t. „Porównawcze opracowanie pod względem geograficznym portów bałtyckich.

W poniedziałek dn. 15 marca odbyło się zebranie Komisji Morskiej, w którym wzięli udział delegaci Ministerstwa Przem. i Handlu, Min. Spraw Zagranicznych. Min. W. R. i O. P. oraz liczni reprezentanci sfer gospodarczych. Sprawozdanie z działalności Komisji Morskiej w r. 1936 złożył dyr Borowik, poświęcając wiele uwagi założonemu w ub. roku Gospodarczemu Archiwum Morskiemu oraz przyciągnięciu do współpracy z Instytutem Bałtyckim na łamach czasopisma angielskiego „Baltic Countries" zagranicznych uczonych i fachowców z zakresu spraw żeglugowo - morskich, n. p. dr Seraphina z Królewca, prof. H. Nelsona z Lund, H. Eneborga ze Stockholmu i in. Po dyskusji wygłoszone zostały referaty pp. St. Ołtarzewskiego „Określenie udziału poszczególnych bander w przewozach do danego portu" i dr Gazeła „Szacunek wartości usług morskich".

W następnym dniu odbyło się wspólne zebranie Kuratorium i Zarządu Instytutu Bałtyckiego, któremu przewodniczył p. wojewoda Raczkiewicz.

Sprawozdanie z całorocznej działalności naukowo - wydawniczej Instytutu za rok 1936 złożyli prezes zarządu, Starosta Łącki oraz dyrektor Instytutu dr Józef Borowik.

W dalszym ciągu obrad przeprowadzono wybór nowych członków komisyj geograficznej i morskiej Instytutu, wysuniętych na posiedzeniach tych komisyj w dniu 14 i 15 b. m. Następnie poświęcono bliższą uwagę sprawom przygotowywanego 5 naukowego zjazdu pomorzoznawczego we Lwowie, który będzie poświęcony zagadnieniom portów polskich w Gdyni i w Gdańsku, jako instrumentu polskiej polityki morskiej.

Reorganizacja firmy „Bergenske"

ZAPOWIADANA od dłuższego czasu reorganizacja znanych w Gdyni i w Gdańsku przedsiębiorstw maklersko-transportowych Bergenske Baltic Transports Ltd." z dniem 1 kwietnia b. r. została ostatecznie przeprowadzona. Norweska firma „Det Bergenske Dampskibsselskab" w Bergen, która była dotychczas wyłącznym przedstawicielem przedsiębiorstw „Bergenske", odstąpiła przeważną część swych u działów nowym akcjonariuszom. — Większość udziałów obu przedsiębiorstw obejmuje nowoutworzona polska grupa finansowa, pozostałą zaś część udziałów przejmują zaprzyjaźnione koła żeglugowe Skandynawii i Anglii, wśród których firma Bergenske w Bergen będzie zajmowała nadal czołowe stanowisko. W związku z tymi przekształceniami organizacyjnymi zostały również zmienione nazwy przedsiębiorstw, które obecnie będą brzmiały w Gdyni „Bergtrans — Towarzystwo żeglugowe S-ka z ogr. odp", a w Gdańsku „Bergtrans — Towarzystwo żeglugowe S. A.".

Walne zgromadzenia obu firm przeprowadziły ostatnio wybory do ich rad nadzorczych. W firmie „Bergtrans" w Gdyni zostali wybrani jako przedstawiciele grupy ploskiej, pp.: Wł. Grabowski, dyrektor oddziału Banku Gospodarstwa Krajowego, Fr. Michel, dyrektor generalny Polskich Kopalni Skarbowych na Górnym Śląsku S. A., Ad. Nagórski, adwokat w Warszawie, St. Pawłowicz, dyrektor British and Polish Trade Bank A. G. w Gdańsku, Wł. Potocki z Gdyni, z ramienia grupy zagranicznej zaś pp.: Ths. S. Falck, dyrektor tow. okr. „Det Bergenske Dampskibsselskab, Bergen i J. S. Hamilton z Londynu.

Układ rady nadzorczej w Gdańsku z ramienia grupy zagranicznej jest taki sam, jak w Gdyni, natomiast z ramienia grupy polskiej zostali wybrani pp.: inż. M. Laurecki, dyrektor firmy „Skarbopol" w Gdyni, dyrektor Michel, dyr. Pawłowicz oraz p. Wł. Potocki, oprócz dyr. Philipa F. Ranna, dyrektora Banku „British and Polish Trade Bank" w Gdańsku, który już dawniej był członkiem rady tej firmy.

Na pierwszym posiedzeniu obu rad nadzorczych powołano na prezesa p. dyr. Pawłowicza, a na wiceprezesa p. dyr. Falck'a.

Konwencja w sprawie rybołówstwa na Północnym Atlantyku

DNIA 23 marca r.b. podpisana została w Londynie konwencja w sprawie rybołówstwa na północnym Atlantyku i morzach sąsiednich.

Od wielu lat wszystkie państwa, uprawiające rybołówstwo na Morzu Północnym i na północnych częściach Atlantyku, odczuwały potrzebę unormowania rybołówstwa, ponieważ wyraźnie dawało się odczuć zmniejszanie się ilości niektórych gatunków ryb. Na posiedzeniach Międzynarodowej Rady Badań Morza w Kopenhadze omawiano tę sprawę oddawna, a rzeczoznawcy ze wszystkich krajów doszli do wniosku, że przyczyną pogarszania się wyników rybołówstwa jest przede wszystkim niszczenie wielkiej ilości młodych ryb. Temu stanowi może zapobiec tylko wprowadzenie sieci o oczkach większych niż dotychczas używane, jak również zakaz poławiania i sprzedaż ryb, mających zbyt małe wymiary. Po długich naradach przedstawiciele kilkunastu państw doszli do wniosku, że należy zawrzeć odpowiednią konwencję.

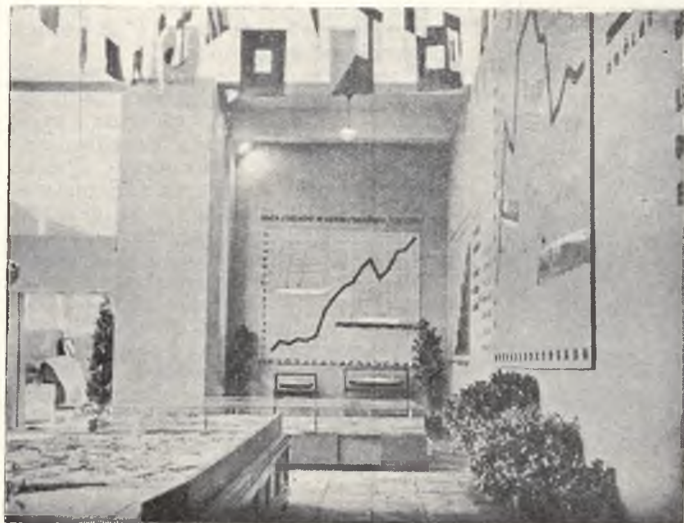
W listopadzie r. ub. odbyły się pierwsze narady w tej sprawie w Londynie, a obecnie — po naradach, trwających tydzień — doszło do podpisania konwencji, ustalającej wymiary oczek sieci, używanych w rybołówstwie morskim na północnym Atlantyku, Morzu Barendsa, okolicach Islandii i Grenlandii oraz nowej Funlandii. Równocześnie ustalono wymiary ochronne dla 10 gatunków ryb, stanowiących główną podstawę przemysłowego rybołówstwa morskiego.

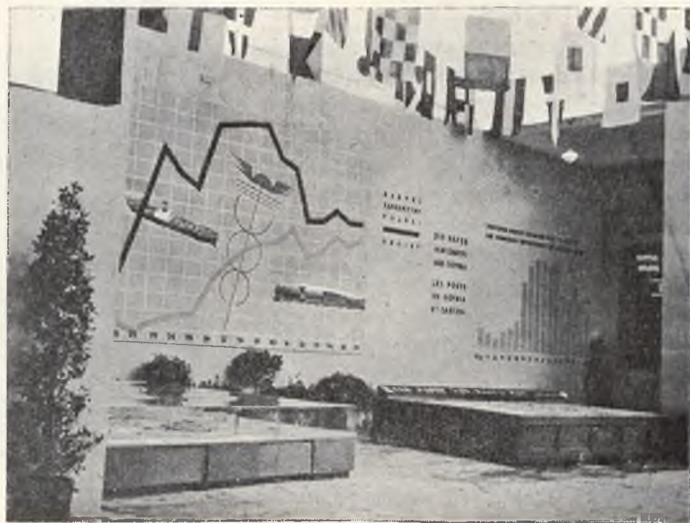
Polska była reprezentowana na konferencjach londyńskich przez stałego delegata do Międzynarodowej Rady Badań Morza w Kopenhadze profesora Michała Siedleckiego. Przystąpiła ona do konwencji, obejmującej północny Atlantyk, ponieważ morskie rybołówstwo polskie zaczyna już obejmować swoją działalnością także i te wody.

Podpisanie omawianej konwencji jest interesującym momentem, gdyż jest to pierwsza umowa, obejmująca Atlantyk od równika aż do północnego Oceanu Arktycznego. Dla Polski moment ten jest bardzo ważny, gdyż po raz pierwszy w historii polskiej kraj przystąpił do morskiej konwencji, sięgającej poza obręb Bałtyku.

Komunikacja rzeczna między Rzeszą a Prusami Wschodnimi

„Schlessische Dampfer - Compagnie, Berliner Lloyd" uruchomiła regularną pospieszną żeglugę rzeczną między Prusami Wschodnimi i Berlinem z jednej strony a Niemcami Środkowymi i Śląskiem z drugiej. W dniu 27 marca r. b. dwa pierwsze parowce odpłynęły z Magdeburga, udając się Elbą, a następnie kanałem do Berlina. Trasa prowadzi następnie z „Oder-Spree-Kanal" do Fürstenberg, a dalej przez Odrę do Warty i Noteci, Wisłą przez Pomorze do Królewca. Cały szlak wodny wynosi 1.100 klm. Parowce przebyć muszą 14 śluz, droga trwa około 8 dni.

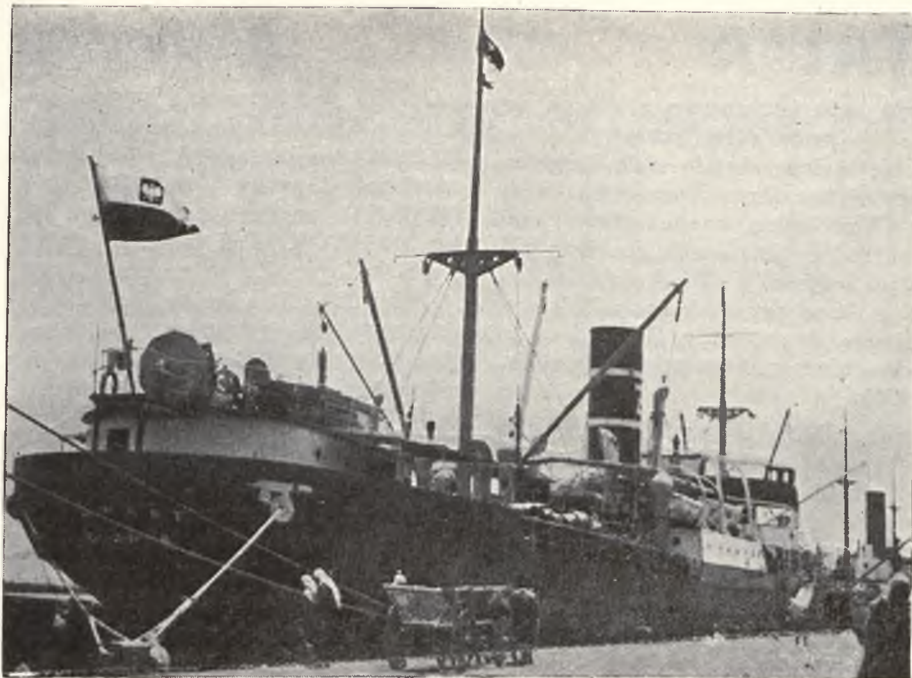




Stoisko portów polskiego obszaru celnego, Gdyni i Gdańska, na tegorocznych Targach Poznańskich

Ruch w Kanale Suezkim

Sprawozdanie „Compagnie Universelle du Canal de Suez“ za 1936 r. wykazuje, że ogólna pojemność 5.877 okrętów, które przepłynęły w 1936 r. przez kanał Suezki, wyniosła 32.379 tys. ton, t. j. o 3,2 proc. mniej niż w 1935 r., wykazującym 32.811 tys. ton. Z liczby tej pod banderą angielską przepłynęło 15.052 tys. ton (47,9 proc.), pod włoską 6.545 tys. ton (20,2 proc.), pod niemiecką 2.883 tys. ton (8,9 proc.). Dalej idą bandery: holenderska, francuska, norweska, japońska i grecka. — W 1935 r. przepłynęło ogółem pasażerów 625 tys. w 1936 r. 782 tys. osób, z czego wojskowych i robotników włoskich ok. 580 tys. osób. Towarów przewieziono: w kierunku z północy na południe w 1935 r. 8,9 milionów ton, w 1936 r. 8,8 milionów ton, w kierunku zaś połudn.-północ. w 1935 r. 17,4 milionów ton, w 1936 r. 16,7 milionów ton, ogółem w 1935 r. 26,3 milionów ton, w 1936 r. 25,6 milionów ton.



Bandera polska na Bliskim Wschodzie M/S „Lewant“ przy nabrzeżu w Haifie

Upaństwowienie stoczni włoskich

Dekretem królewskim, opublikowanym w „Gazetta Officiale“ zostały upaństwowione stocznie włoskie o kapitale ponad 100 milionów lirów, w których dotychczasowy udział Państwowego Instytutu Odbudowy Przemysłowej „Iri“ nie przekracza 50 proc. kapitału zakładowego. Zaliczono do nich stocznie „Ansaldo“ w Genui z kapitałem 150 mil. lirów, stocznię „Odero-Terni-Orlando“ w Genui z kapitałem 125 mil. lirów i adriatyckie „Cantieri Riuniti“ w Trieście z kapitałem przeszło 100 milionów lirów.

Połowę kapitału tych stoczni przejmuje obecnie „Iri“, który zachowa ją w swoim portfelu do dn. 31 grudnia 1942 r. Obecne rady zarządzające spółek zostają rozwiązane, skład nowych wyznaczony został przez dekret królewski. Akcje wspomnianych spółek muszą być złożone do Banku Włoch w ciągu 2 tygodni. Właściciele otrzymają za nie należność podług przeciętnej notowań giełdowych za okres od października r. ub. do chwili wejścia w życie dekretu. Mają oni prawo pobrać za dwie poprzednie akcje jedną nową.

Wzrost transportów na Atlantyku

Na wszystkich liniach atlantyckich ogromnie wzrósł w tym sezonie ruch transportowy. I tak np. do 4 sierpnia r. b. bilety I i turystycznej klasy wyprzedane są na wszystkich liniach, których statki odchodzą do Europy. — Również i transport towarów osiągnął rekordowe liczby. Taryfy przewozowe wzrosły z tego powodu bardzo znacznie.

Sprawozdanie Departamentu Handlu w Waszyngtonie mówi o wielkim wzroście ruchu pasażerskiego i towarowego na okrętach linii „Gdynia — Ameryka“. Według tych danych liczba podróżnych w 1936 r. wynosiła 14.841 osób wobec 7.658 osób w 1935 r.; ładunki — 41.588 ton, w porównaniu z 19.306 ton w poprzednim roku. Poczty w tym okresie przewieziono 10.123 worków, w poprzednim zaś roku 6.607 worków. Wzrost ten spowodowany został przede wszystkim wzrostem importu z Polski, który w 1936 r. wynosił 32.229 ton, wobec 10.716 ton w 1935 roku. Eksport ze Stanów Zjedn. do Polski wzrósł w tym czasie z 8.790 ton do 9.339 ton.

Konferencja w sprawie regionu nadmorskiego

W Cetniewie pod Wielką Wsią odbyła się pod przewodnictwem wojewody pomorskiego, p. Raczkiewicza, w obecności Ministra Spraw Wojskowych gen. T. Kasprzyckiego, doniosła konferencja w sprawach wybrzeża, związana z zagadnieniami gospodarczymi, budowlanymi, letniskowymi, turystycznymi i sportowymi. W konferencji wzięli udział: komisarz rządu Gdyni mgr Sokól, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, inż. Łęgowski, prezes Dyrekcji P. K. P., inż. Dobrzycki z Torunia, dyrektor Lasów Państwowych inż. Chwalibogowski z Torunia, dyrektor Pomorskiej Elektrowni Krajowej „Gródek“ inż. Hoffmann z Torunia, starosta morski Potocki z Wejherowa oraz przedstawiciele wojskowości, władz administracyjnych i samorządowych, Izby Przemysłowo - Handlowej i inni. Aktualne referaty wygłosili starosta morski Potocki, omawiając całokształt spraw zagospodarowania wybrzeża. Następnie inż. Kiepal omówił sprawy budżetowe, inż. Lange sprawy urbanistyczne i zabudowę osiedli w regionie nadmorskim, dyr. „Gródka“ inż. Hoffmann — zagadnienia elektryfikacyjne.

Konferencja miała na celu koordynację poczynań władz państwowych i samorządowych na wybrzeżu polskim.



M/S „Lewant“ zabiera z Haify do Gdyni ostatni ładunek owoców cytrusowych z sezonu 1936/37 w ilości 598 skrzyń

ITALIA

Stała linia żeglugowa z Włoch do państw bałtyckich

Uruchomiona została stała linia żeglugowa towarowo - pasażerska między Włochami a krajami bałtyckimi i Finlandią. Regularnie, co dwa tygodnie, statek włoski będzie odchodził z Genui przez Messynę, Palermo, Kłajpedę, Rygę, Tallin, Helsingfors do Wyborgu z pominięciem portów atlantyckich.

Ruch statków w portach włoskich w 1936 r.

W okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 1936 r. ruch statków w portach włoskich wyniósł ogółem (w nawiasie dane za 1935. r.): 541.432 statki (542.384) o łącznej pojem. 163.288.782 trn. (176.432.384). Z liczby tej zawinęło do portów włoskich 270.717 statków (271.111), wyszło zaś na morze 270.715 statków (271.273).

Ogółem przywieziono i wywieziono towarów (w nawiasie dane za 1935 r. (37.326.008 ton (41.709.639), z tego przywieziono towarów 25.282.855 ton (28.358.763), wywieziono zaś 12.043.150 ton (10.446.379). Pod banderą włoską zawinęło i wyszło w morze 529.492 statków (521.213) o łącznej pojemności 141.020.830 ton (140.123.979), pod obcą flagą — 11.940 statków (21.171) o łącznej pojem. 22.267.932 trn 36.308.405).

Subsydia dla włoskiej żeglugi handlowej

Państwowe subwencje dla włoskiej żeglugi państwowej za okres rachunkowy 1937/38 wyniosą przeszło 286 miln. lirów łącznie z udziałem państwa w kosztach ubezpieczenia okrętów. Ponadto państwo przyjęło na siebie zobowiązanie pokrywania strat, wynikłych z zaginięcia okrętów.

DANIA

Sytuacja żeglugi duńskiej

Sytuacja żeglugi duńskiej w ostatnim roku wykazuje dużą poprawę, którą zawdzięcza ogólnemu polepszeniu się rynku frachtowego. Zamknięcia rachunkowe duńskich towarzystw żeglugowych za rok 1936 wykazują znaczne nadwyżki bilansowe. Dywidendy wahają się w granicach 5—7%. Poza tym trzy towarzystwa płacą dywidendę wyższą od 7 proc. Oczywiście, że płacona obecnie dywidenda wcale jeszcze nie mówi o nasileniu koniunktury, gdyż znaczna część nadwyżki bilansowej idzie na pokrycie niedoborów z lat poprzednich. Dodać należy, że duńscy armatorzy nie korzystają z żadnych rządowych subwencyj i ulg.

Według ostatnio opublikowanych danych, w duńskim rejestrze okrętowym jest zapisanych 1976 statków pojemności 1.15 mil. b. ton. W ciągu 1936 roku ubyło 66 statków i 78.154 t., a przybyło 95 statków i 77.716 ton, cały ubytek wynosi więc 438 ton. Podkreślić należy, że parowców ubyło 30.000 ton na korzyść motorowców tak, że na 1 marca b. r. tonaż motorowców przewyższa już parowce. Jeśli chodzi o wiek floty, to około 1/3 tonażu liczy poniżej 10 lat, a około 11 proc. mniej niż 5 lat. Pozwala to twierdzić, że duńska flota handlowa — choć niezbyt duża w porównaniu z tonażem głównych państw morskich — jednak zachowując zdrową pozycję między tonażem a handlem należy do najnowocześniejszych flot handlowych i jeżeli chodzi o ulepszenia, jest do pewnego stopnia pionierska.

ŁOTWA

Unaradawianie przemysłu na Łotwie

Celem dalszego unarodowienia przemysłu, znajdującego się w posiadaniu obcych, rząd za pośrednictwem Łotewskiego Banku Kredytowego nabył czeską fabrykę naboi „Sellier i Bellot", fabrykę olei „Sausins i Co" oraz 2 fabryki czekolady „Laima" i „Th. Riegert". Przedsiębiorstwa te wejdą pod zarząd nowopowstałych, państwowych przedsiębiorstw „Wajrogs" i „Turiba".

Kredyty na budowę statków

Łotewskie Ministerstwo Skarbu wydało ostatnio zarządzenie upoważniające Bank Hipoteczny do udzielania dogodnych kredytów na rozwój floty handlowej.

Rozporządzenie to przewiduje zróżniczkowanie warunków kredytów tak pod względem stopy procentowej, jak i czasokresu, zależnie od rodzaju tonażu. I tak na budowę nowoczesnych parowców i motorowców, lub na zakupienie ich w wieku nie przekraczającym lat 5, przewidziane jest udzielanie kredytów w wysokości do 50 proc. wartości statku, na 4 do 20 lat, przy oprocentowaniu 2 proc. w stosunku rocznym. Oprocentowanie pożyczek na statki starsze wzrasta do 4,5 proc. zależnie od wieku statku.

Nadto wspomniane rozporządzenie obniża stopę procentową na pożyczki zaciągnięte uprzednio.

ESTONIA

Handel zagraniczny Estonii

Handel zagraniczny Estonii za luty r. b. wyniósł (w miln. koron — w nawiasie dane za luty ub. r.): import — 6,2 (5,4), eksport 5.9 (5,8). Saldo ujemne — 0,3.

Wzrost estońskiej floty handlowej

W ostatnich dwóch miesiącach, dzięki pomyślnej koniunkturze na rynku frachtowym, estońska flota handlowa powiększona została o dalszych 5 statków o ogólnym tonażu 6.172 brt. i wynosi obecnie 177.635 brt. We flocie handlowej estońskiej zatrudnionych jest około 3 tys. marynarzy, w tym 700 dyplomowanych.

RÓŻNE

Narodowe muzeum morskie w Greenwich

W Greenwich, dzielnicy Londynu, słynnej z obserwatorium astronomicznego, którego południk jest przyjęty w geografii za główny południk, otwarto w dniu 27 kwietnia nową, nader ważną placówkę naukową. Jest nią Narodowe Muzeum Morskie, którego zadaniem będzie gromadzenie wszelkiego rodzaju okazów i materiałów, dotyczących morza i spraw morskich.

Katastrofa na Bałtyku

Dnia 9 maja b. r. o godz. 5.52 w pobliżu wyspy Bornholm na Bałtyku na szer. 54°51'N i dług. 15°53'O w czasie mgły zderzył się parowiec grecki „Aegeus", płynący z ładunkiem węgla z Gdyni do Argentyny, z parowcem amerykańskim „Nashaba", płynącym z ładunkiem rudy do Gdyni. S/s „Aegeus" zatonął z całym ładunkiem w ciągu 20 minut. Załoga jego została wyratowana przez s/s „Nashaba" i odstawiona do Gdyni.

Strefa wolnocłowa dla Szwajcarii w Genui

Jak widać z podanych niżej cyfr, możliwości portu genueńskiego nie są w zupełności wyzyskane. Liczba okrętów przybyłych oraz na wyjściu wyniosła w 1935 r. 11.183, w 1936 r. 9.497; tonaż netto w 1935 r. — 21.43 mil. ton, w 1936 r. 18,51 mil. ton., pasażerów przybyło w 1935 r. 36.872 osób, w 1936 roku 25.618 osób, wyjechało w 1935 r. 42.459 osób, w 1936 r. 27.507 osób.

Prasa włoska domaga się przedsięwzięcia kroków celem intensywniejszego wyzyskania portu, a m. in. proponuje realizację dawnego projektu utworzenia wolnocłowej strefy dla Szwajcarii, która już w chwili obecnej 15 proc. swego handlu zamorskiego koncentruje w Genui.



RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO za miesiąc marzec 1937 roku Polskiej Agencji Morskiej

Nawiązując do poprzedniego sprawozdania, należy zaznaczyć, że rynek frachtowy utrzymał się na poziomie zeszłego okresu sprawozdawczego i nawet brak ładunków zboża nie wpłynął w żadnej mierze na podwyższenie lub obniżenie frachtów dla innych towarów masowych. Należy jeszcze zaznaczyć, że jedyną tranzakcją zbożową była sprzedaż fob 10.000 ton żyta do Niemiec (przeważnie do Bremy). Poza tym wyeksportowano kilka tys. ton owsa w małych partiach do Niemiec via Rotterdam. Wspomniane partie zostały przewiezione statkami niemieckimi.

ANGLIA.

W eksporcie drewna do Anglii zafrachtowano szereg statków, za które płacono jak poniżej:

D. B. B.z Gdańska do Londynu
sh. 30/— za std. na war.
Baltwood net,
obrzynane drewno twarde
sh. 49/— za std. na war.
Baltwood gros,
nieobrzynane drewno twarde
sh. 54/— za std. na war.
Baltwood gros.

Za statek wielkości 6/800 std. płacono do Hull sh. 33/— za std. Baltwood gross, do Tyne sh. 32/— za std., West Hartlepool sh. 33/— za std.

SZWECJA.

Eksport do Szwecji w okresie sprawozdawczym był bardzo ożywiony. — Eksportowano większe ilości żelaza, wytłoków buraczanych i makuchów. Ze względu na ilość tych ładunków trzeba było zafrachtować kilka statków pomocniczych dla linii regularnej, za które płacono lumpsum f. i. o. Skr. 5.000,— (ca 800 ton).

DANIA.

Eksport do Danii był jak w lutym, dosyć słaby, co również spowodowane było brakiem ładunków zboża. Na ogół płacono do jednego portu Danii, położonego cenie dalej na północ niż Aarhus,

za zboże
Rmk. 5,— do 5,50 za 1000 kg
za makuchy
Rmk. 6,75 do 7,25 za 1000 kg.

WĘGIEL.

Na rynku panowało dość znaczne ożywienie, co wywołane było zawarciem kontraktów na sezon bieżący. — Do Francji notowano za statek wielkości 2000 ton do Bayonne sh 9/6 do 10/3 za tonę przy wyład. dziennym 500 ton, do Roen sh. 8/— do 8/3 za tonę przy wyład. dziennym 500 ton.

Do Belgii notowano za statek ok. 2000 ton, do Gandawy sh. 5/9 za tonę przy wyładunku dziennym 800 ton, ok. 3200 ton, do Antwerpii sh. 5/1½ za tonę przy wyładunku dziennym 2000 ton, ok. 2000 ton, do Antwerpii sh. 5/3 za tonę przy wyładunku dziennym 1500 ton, ok. 2800 ton, do Zeebrügge sh. 5/3 za tonę przy wyładunku dziennym 2000 ton, ok. 2000 ton, do Brukseli sh. 6/— za tonę przy wyładunku dziennym 650 ton.

Do Holandii płacono za statek wielkości 3000 ton, do Amsterdamu sh. 6/3 za tonę przy wyładunku dziennym 1200 ton, ok. 3800 ton, do Rotterdamu sh. 5/6½ do 5/9 za tonę przy wyładunku dziennym 1200 ton, ok. 3200 ton, do Rotterdamu sh. 6/1½ za tonę przy wyładunku dziennym 1200 ton.

Do Szwecji utrzymały się stawki frachtowe na poziomie zeszłego okresu sprawozdawczego.

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO za miesiąc kwiecień 1937 roku Polskiej Agencji Morskiej

Kwiecień upłynął pod znakiem znacznego osłabienia na rynku frachtowym gdyńsko - gdańskim przy tendencji wybitnie zwyżkowej dla frachtów morskich. Wynalezienie odpowiedniego tonażu dla pojawiających się na rynku towarów było niejednokrotnie połączone ze znacznymi trudnościami. Zapotrzebowanie tonażu było w kwietniu duże, jednakże armatorzy, sądząc, iż stawki podwyższą się jeszcze bardziej, nie chętnie frachtowali swe statki z Gdyni/Gdańska dając je pod ładunki z Szwecji, Finlandii i Rosji, skąd otrzymywali znacznie wyższe stawki.

DRZEWO.

W eksporcie drewna do Anglii można było zauważyć na początku okresu sprawozdawczego dość wielkie ożywienie, które jednak pod koniec miesiąca znacznie osłabło ze względu na to, iż tonaż zainteresowany w frachtach z Gdyni/Gdańska był bardzo skąpy. Odbiło się to na frachtach morskich, które wzrosły nie kiedy o sh. 4/— i tak płacono naogół za statek wielkości 6/700 stds. D. B. B.

z Gdańska do Londynu
sh. 32/— do 34/— za std.
na warunkach
z Gdańska do Hullu
sh. 34/— do 36/— za std.
Baltwood net
z Gdańska do Tyne
sh. 33/— do 34/— za std.
Baltwood gross
z Gdańska do Westbartlepool
sh. 33/— do 35/— za std.

Należy jeszcze zaznaczyć, że obecnie płaci się z Szwecji, Finlandii i Rosji o sh. 10/— do 12/— powyżej stawek minimalnych. Z tego też powodu w ostatnich 14 dniach zafrachtowanie statku z Gdyni/Gdańska było prawie że nie możliwe.

ZBOŻE.

Co do przyszłego eksportu zboża można powiedzieć, że ruszy on znowu ze zbiorem nowych plonów, t. j. pod koniec sierpnia (początek września względnie po stwierdzeniu dokładnych zapasów ewentualnie w mniejszych ilościach pod koniec maja) początek czerwca.

WĘGIEL.

Na rynku węglowym panowało dość znaczne ożywienie, lecz stawki frachtowe utrzymały się na poziomie zeszłego okresu sprawozdawczego. Za statek wielkości ca. 2800 ton płacono

do Rouen sh. 8/3 za t. wyładunek 500 t. dziennie
do Bayonne sh. 10/3 za t. wyładunek 500 t. dziennie
około 4200 t. do Antwerpii sh. 5/3 za t. wyładunek 2000 t. dziennie
do Rotterdamu sh. 5/6 za t. wyładunek 1500 t. dziennie.

Poza tym należy wspomnieć o zafrachtowaniu statku około 8000 t. do Port Said po sh. 13/— od t.

ŻAGLOWCE.

Początek kwietnia minął w dziedzinie frachtowania małego tonażu pod znakiem wielkiej podaży tonażu, przy czym ładunków było bardzo mało a to ze względu na to, iż brak było ładunków zboża i eksport makuchów zmalał. Ogromna podaż tonażu małego tłómaczy się uruchomieniem nowego tonażu niemieckiego, który dotychczas był na uwięzi. Pod koniec miesiąca dało się odczuć pewne ożywienie, lecz frachty morskie w stosunku do miesięcy poprzednich spadły ogromnie. Płacono do jednego portu duńskiego położonego nie bardziej na północ od Aarhus za makuchy Rmk. 3,75 za 1000 kg. Pod koniec miesiąca frachty lekko zwyżkowały. Za drzewo płacono do jednego portu duńskiego położonego nie bardziej na północ od Aarhus sh. 22/6 do 23/— za std., jednakże drzewo eksportowano jedynie w bardzo małych ilościach. — Należy się spodziewać, że tendencja na makuchy będzie w przyszłym okresie silniejsza i będzie można odczuć brak małego tonażu a to ze względu na to, że tonaż ten ominie Gdynię/Gdańsk szukając zapotrzebowania bardziej na północ.



KRONIKA PORTOWA I KRONIKA MIEJSKA

WOJSKO I MORZE.

W dniu 2 b. m. odbyła się w Gdyni uroczystość wręczenia odznaki pułkowej pułku ułanów im. króla Stefana Batorego dla statku „Batory". Uroczystość zgromadziła na pokładzie statku, stojącego w Gdyni przed wyruszeniem w podróż do Ameryki, przedstawicieli władz, pułku ułanów im. króla Batorego, linii Gdynia — Ameryka oraz załogę statku. Po odprawieniu nabożeństwa przez kanonika Ks. Turzyńskiego, dowódca pułku płk. Mally przed frontem delegacji pułku i oficerów załogi wręczył odznakę pułkową naczelnemu dyrektorowi „Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe" Aleksandrowi Leszczyńskiemu, który z kolei przekazał ją kapitanowi statku Eustazemu Borkowskiemu. Po otrzymaniu odznaki pułkowej dla statku dyr Leszczyński wygłosił przemówienie okolicznościowe, zakończone okrzykiem „Niech żyje armia polska". Uroczystość zakończyło odegranie hymnu narodowego oraz marsza „Nasz Batory".

PARLAMENTARZYŚCI SZWEDZCY W GDYNI.

W dniu 23 kwietnia b. r. przybyło do Gdyni statkiem „Marienholm" 5 członków parlamentu szwedzkiego, którzy odbywają podróż po portach bałtyckich celem studiowania życia, warunków socjalnych, kulturalnych i pracy marynarzy, w szczególności marynarzy szwedzkich. — Goście szwedzcy, którzy zatrzymali się w Domu Marynarza Szwedzkiego w Gdyni, złożyli wizytę dyr. Łęgowskiemu, zwiedzili dokładnie port gdyński oraz odbyli przejażdżkę autem po okolicach Gdyni. Wieczorem pojechali do Gdańska, gdzie zwiedzili nowowybudowany kościół marynarzy szwedzkich. Goście szwedzcy odjechali dn. 24 kwietnia.

ADMIRAŁ RICHMOND W GDYNI.

W dniu 22 marca bawił w Gdyni admirał Herbert Richmond, profesor i dziekan Uniwersytetu w Cambridge. Gość angielski złożył wizytę dowódcy floty Komisarzowi Rządu oraz dyrektorowi Urzędu Morskiego. Następnie zwiedził port i jego urządzenia w towarzystwie dyrektora Łęgowskiego oraz prezesa Towarzystwa Polsko-Angielskiego p. Derczińskiego. Wieczorem admirał Richmond wygłosił odczyt w Towarzystwie Polsko-Angielskim w Gdyni.

DYREKTORZY PORTU HAMBURSKIEGO W GDYNI.

W dniu 7 kwietnia bawili w Gdyni przedstawiciele portu hamburskiego pp.: Hans Struck, dyrektor handlowy portu, Ernst Plate, dyrektor techniczny portu i prokurent Heinrich Teetzmann, kierownik działu propagandowego portu. Goście złożyli wizytę dyrektorowi Urzędu Morskiego w Gdyni, inż. Łęgowskiemu, a następnie w jego towarzystwie zwiedzili port gdyński i urządzenie przeładunkowe.

WYCIECZKA STUDENTÓW KOPENHADZKICH W GDYNI.

W Gdyni bawiła w dniu 2 b. m. 31 osobowa wycieczka studentów, słuchaczy Politechniki w Kopenhadze. — Wycieczka przyjechała do Polski na zaproszenie organizacji akademickiej „Liga"; do Gdyni przybyła z Zakopanego, gdzie po zwiedzeniu szeregu miast polskich, spędziła 10 dni. Po zwiedzeniu portu gdyńskiego i miasta goście duńscy wyjechali z powrotem do Kopenhagi na motorowcu „Batory".

Z RADY INTERESANTÓW PORTU.

W dniu 22 marca r. b. odbyło się w Gdyni roczne walne zebranie Rady Interesantów Portu. Po wysłuchaniu sprawozdań z ubiegłego roku, wybrano ponownie dotychczasowy zarząd z prezesem inż. Korzonem na czele.

KONFERENCJE W SPRAWIE PRZEWOZU WĘGLA.

W dniu 22 kwietnia odbyła się w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni konferencja przedstawicieli konwencji węglowej oraz delegatów Ministerstwa Komunikacji i Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Tematem obrad było usprawnienie przewozu węgla do portów polskiego obszaru celnego.

Z MORSKIEGO INSTYTUTU RYBACKIEGO.

W dniu 26 kwietnia b. r. odbyło się posiedzenie Zarządu Morskiego Instytutu Rybackiego. Przedmiotem obrad było m. in. zatwierdzenie bilansu Morskiego Instytutu Rybackiego i Hali i Chłodni Rybnej za ostatni rok budżetowy oraz zatwierdzenie budżetów na bieżący rok gospodarczy. — Ustalono również termin Walnego Zgromadzenia rocznego członków Morskiego Instytutu Rybackiego na dzień 24 maja 1937 r. w Gdyni.

LINIA GDYNIA — ZATOKA MEKSYKAŃSKA.

Tow. „Gdynia — Ameryka, Linie Okrętowe", utrzymujące m. in. regularną żeglugę towarową na linii Gdynia — porty Zatoki Meksykańskiej, wydzierżawiło ostatnio dwa duńskie motorowce m/s „Vigrid" i m/s „Vigiland", które zastąpią pływające dotychczas na tej linii parowce s/s „P. H. Damm" i s/s „Aalsund".

PŁYWAJĄCA STACJA BUNKROWA.

Towarzystwo „Polskarob" zamówiło w stoczni N. V. Werf Gusto w Schiedam koło Rotterdamu pływającą stację bunkrową, która zostanie wykończona we wrześniu r. b. i otrzyma nazwę „Robur VII". Będzie to statek, wyposażony w odpowiednie urządzenia do przeładunku węgla na pełnym morzu. Zdolność przeładunkowa jego wynosić będzie ok. 300 ton węgla na godzinę. Statki, pragnące zaopatrzyć się w węgiel w Gdyni, nie będą potrzebowały zawijać do portu, lecz będą mogły przyjmować paliwo na redzie, co ze względu na uniknięcie kosztów postoju w porcie jest dla statków bardzo pożądane.

BUDOWA PORTU RYBACKIEGO W WIELKIEJ WSI.

Praca przy budowie portu rybackiego w Wielkiej Wsi postępuje naprzód. Na falochronach w stadium budowy znajduje się potężna ściana betonowa, która wznosi się trzy metry ponad powierzchnią wody. Długość ściany przekracza już 230 metrów (molo ma długość 700 m.). Pogłębienie basenu portowego dokonywane jest obecnie przy molo zachodnim. Podjęto też prace nad budową w basenie wewnętrznym pomostu jachtowego oraz pomostu dla żeglugi przybrzeżnej.

FABRYKA MĄCZKI RYBNEJ.

Z końcem marca rozpoczęły się prace montażowe nowej fabryki mączki rybnej, dla której wybudowano pomieszczenie przy końcu mola rybackiego w Gdyni. Próbne uruchomienie fabryki mączki rybnej ma nastąpić z początkiem czerwca 1937 r.

REMONT LUGRÓW ŚLEDZIOWYCH.

Lugry śledziowe firmy „Mewa", które od dwóch lat zimują w Gdyni, przed wyruszeniem w miesiącach wiosennych na połowy śledzi na morze Północne, remontowane były dotychczas w Holandii. W roku bież. część kutrów wcześniej opuściła port gdyński, udając się do Holandii, reszta zaś lugrów po raz pierwszy poddana została remontowi w Stoczni Gdyńskiej.

POŁOWY DORSZY I FLĄDER.

Obfite połowy dorszy i flądrer na wodach bornholmskich i na głębi gdańskiej musiały ulec zatrzymaniu w połowie kwietnia. Prawie całkowite dowozy ryb oddawano do zamrożenia w hali i w chłodni rybnej w Gdyni. — Wydajność jednak specjalnej zamrażalni, czynnej już drugi rok, wynosi na trzy zmiany tylko 400 skrzyń po 50 kg ryb, czyli 20 tys. kg tym czasem zaś dowozy ryb z połowów ostatnich dni wynosiły po 1000 skrzyń

dziennie, czyli przekraczały dwukrotnie wydajność zamrażalni. W tych warunkach, aby nie dopuścić do zepsucia się nadmiaru ryb, poszczególne firmy, odbierające ryby, zakazały rybakom wyjeżdżać na połowy, aż do czasu zamrożenia pozostałych zapasów. Rybacy dostarczali dorsze przeważnie czyszczone, ale z głowami.

WIOSENNE POŁOWY.

Sezon wiosennych połowów łososi na wybrzeżu polskim zupełnie nie dopisał. Fabryki konserw rybnych na półwyspie Helskim noszą się z zamiarem sprowadzenia surowca w postaci szprotów z Łotwy lub Estonii, gdzie obecnie kontynuowane są połowy tych ryb, by wywiązać się ze swych zobowiązań na rynku krajowym. Rybacy helscy kontynuują obecnie połowy dorszy pod Bornholmem, które są obfite. Ceny jednak, uzyskiwane za nie z powodu nadmiernej podaży, są niskie.

PO SEZONIE ŚLEDZIOWYM.

Ukończony sezon śledzi solonych uważany jest za najgorszy od szeregu lat poprzednich. Wpłynęły na to: zbyt wygórowane ceny za importowane śledzie oraz silna konkurencja między importerami śledzi w Gdyni i w Gdańsku. Zarobki spadły do minimum, a w wielu wypadkach sprzedawano śledzie po cenach własnych lub poniżej cen zakupów.

GDYNIA NA WYSTAWIE W RAPPERSWILU.

Na stały pokaz w Rapperswilu w Szwajcarii pn. „Polska współczesna" zostanie wysłany z Gdyni materiał propagandowy w postaci zdjęć fotograficznych, ilustrujących zarówno rozbudowę jak i rozwój Gdyni z uwzględnieniem stanu poprzedniego i obecnego.

O. R. P. „GROM" PRZYBYŁ DO GDYNI.

W niedzielę, 16 maja, przybył do Gdyni z Anglii nowy kontrtorpedowiec O. R. P. „Grom", zbudowany na zamówienie Rządu polskiego w stoczni „J. Samuel White and Co" w Cowes na wyspie Wight. Jest to pierwszy z dwóch kontrtorpedowców polskich, budowanych na tej stoczni. Drugi kontrtorpedowiec O. R. P. „Błyskawica" przybędzie do Gdyni w lipcu b.r. Oba te okręty są najsilniejszymi jednostkami naszej floty wojennej oraz największymi okrętami wojennymi świata w klasie kontrtorpedowców.

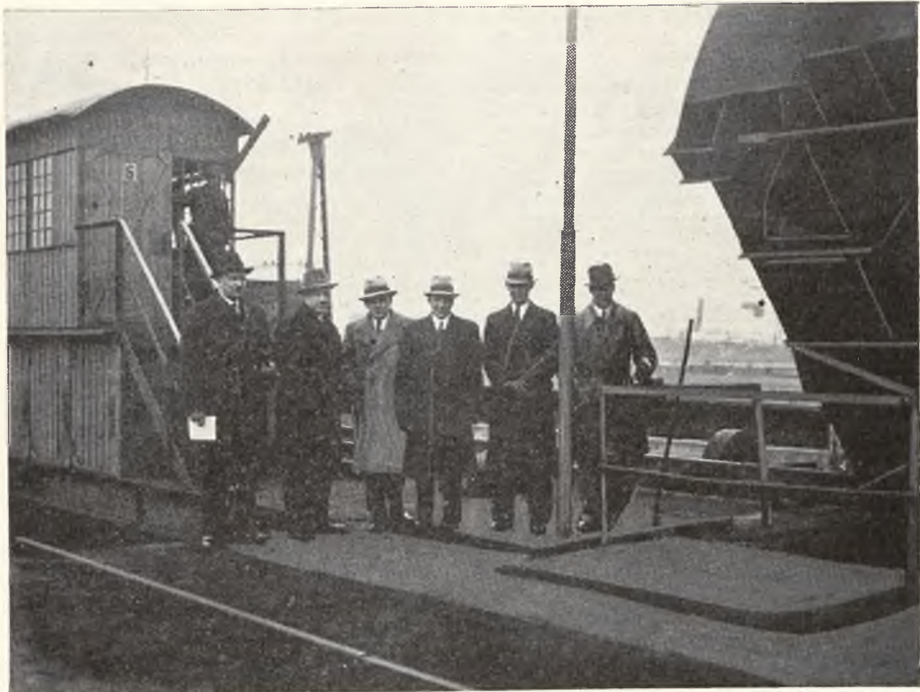
O. R. P. „Grom" został uroczyście powitany w porcie gdyńskim przez przedstawicieli władz, prasy i licznie zgromadzoną publiczność.

ZABUDOWA MOLA POŁUDNIOWEGO.

W związku z rozpisaniem planów na zabudowę Mola Południowego, Urząd Morski przystąpił już do budowy jednej z ulic na tym molo. Do robót tych Komisariat Rządu oddał ziemię ze wzniesienia, znajdującego się na Skwerze Kościuszki a zasłaniającego widok na morze z ulicy 10 Lutego. — Zniwelowanie terenu na Skwerze Kościuszki przewidziane jest w planach, gdyż wzniesienie to zasłoniłoby w przyszłości pomnik, jaki ma stanąć na końcu Mola Południowego.

KABEL GDYNIA — WNĘTRZE KRAJU.

W najbliższej przyszłości ma się rozpocząć budowa kabla podziemnego, który biec będzie przez całe Kaszuby i Kociewie, a główna stacja rozdzielcza znajdować się będzie w Starogardzie. Kabel przyczyni się do usprawnienia technicznego rozmów telefonicznych, gdyż nie będzie podlegał wpływom atmosferycznym. Przy robotach znajdą zatrudnienie bezrobotni. Kabel stanowić będzie główne połączenie Gdyni z wnętrzem kraju.



Przedstawiciele portu w Hamburgu zwiedzają port gdyński

ELEKTRYFIKACJA WYBRZEŻA.

Pomorska Elektrownia Krajowa „Gródek" rozpoczęła ostatnio pracę nad elektryfikacją portu w Wielkiej Wsi, kąpieliska Wielka Wieś-Hallerowo oraz miejscowości Swarzewo, Cetniewo i Poczernin. Prace nad elektryfikacją trwać będą do czerwca b. r. W roku przyszłym z elektryfikowany zostanie przylądek Rozewski, Jastrzębia Góra, Karwia i Żarnowiec. Do Wielkiej Wsi budowana jest obecnie linia wysokiego napięcia z Pucka.

TYDZIEŃ PROPAGANDY POMORZA.

W dniach od 30 marca do 3 kwietnia odbył się w Gdyni tydzień propagandy Pomorza zorganizowany przez Polski Związek Zachodni. Przez ulice miasta przeszedł pochód manifestacyjny, w którym uczestniczyli członkowie wszystkich gdyńskich organizacji kombatanckich i społecznych, po czym na Skwerze Kościuszki odbył się wiec, w czasie którego przemówił prezes obwodu morskiego Polskiego Związku Zachodniego dyr. Wachowiak.

O ROZGŁOŚNIĘ RADIOWĄ NA WYBRZEŻU.

Na połączonym zebraniu Komisyj Geograficznej i Morskiej Instytutu Bałtyckiego powzięto następującą uchwałę: „Połączone zebranie Komisyj Geograficznej i Morskiej Instytutu Bałtyckiego zwraca się do Dyrekcji Instytutu z apelem o wszczęcie starań w sprawie zbudowania radiostacji nadawczej w jednym z miast północnych Kaszub. Rezolucję tę przyjęli zebrani w liczbie 40 jednogłośnie.

KOMITET ROZBUDOWY M. GDYNI.

W dniu 26 kwietnia 1937 r. odbyło się posiedzenie Komitetu Rozbudowy m. Gdyni. Przedmiotem obrad było ustalenie wytycznych przy przyznawaniu w r. b. kredytów z Państwowego Funduszu Budowlanego. Po zbadaniu wysokości zapotrzebowania kredytów na rok bież. komitet uchwalił następujące wytyczne dla akcji kredytowej komitetu rozbudowy:

1) mają one uwzględniać przy kredytowaniu w pierwszym rzędzie budowle, położone przy ulicah, których budowy przewidziane są w budżecie miejskim na r. 1937/38;

2) udzielać pożyczek przedewszystkim na wykańczanie budowli, biorąc pod uwagę okoliczność, jak daleko dana budowla jest zaawansowana, a mianowicie postanowiono udzielać pożyczek jedynie na budownictwo drobne w wypadku, gdy budowa jest zaawansowana ponad 40 proc, oraz na budownictwo blokowe, gdy budowa jest zaawansowana ponad 60 proc.;

3) udzielać pożyczek przede wszystkim na budowle, posiadające małe mieszkania do trzech pokoi (średnio wyposażone i to zarówno przy budownictwie blokowym, jak i przy budownictwie drobnym);

4) uwzględnić przede wszystkim budownictwo najlepsze pod względem architektonicznym;

5) udzielać pożyczek tym osobom, które dotychczas z kredytów budowlanych w latach ubiegłych nie korzystały

Jednocześnie Komitet Rozbudowy uchwalił przyznać do dn. 5 maja r. b. pierwszą transzę pożyczek do wysokości 700.000 zł.

RADIO NA USŁUGACH STRAŻY POŻARNEJ W GDYNI.

Miejska Straż Pożarna otrzymała dwie stacje krótkofalowe nadawczo — odbiorcze. Jedna stacja zainstalowana będzie w Centrali Straży, druga zaś na pogotowiu samochodowym.

KSZTAŁCENIE MŁODZIEŻY W HANDLU MORSKIM.

Liceum Handlowe w Gdyni na początku roku szkolnego 1937/38 otwiera 3 klasę, przeznaczoną dla specjalizowania młodzieży w handlu morskim. Będzie to pierwsza szkoła średnia w Polsce, która w programie swym specjalny nacisk położy na przedmioty handlu morskiego i działalaność portu.

TELEFONY W GDYNI.

Liczba telefonów w Gdyni wynosiła w końcu 1936 roku 3.669. W porównaniu z rokiem 1932 liczba aparatów wzrosła trzykrotnie. Wzrosła również liczba rozmów miejscowych, międzymiastowych i międzynarodowych. — Połączeń miejscowych w 1936 r. było ogółem 7.723.000, międzymiastowych 470.000, międzynarodowych 311.000.

ZAŁOŻENIE TOW. POLSKO-WĘGIERSKIEGO W GDYNI.

W dniu 4 kwietnia odbyło się pod przewodnictwem konsula królestwa Węgier w Gdyni p. Wł. Gieysztora zebranie konstytucyjne Tow. Polsko-Węgierskiego im. St. Batorego w Gdyni. Do zarządu wybrani zostali pp. Komisarz Rządu Fr. Sokół — prez, konsul królestwa Danii L. Byczkowski, konsul cesarstwa Japonii F. Kollat, Wł. Potocki oraz S. Csaky - Pallavicini jako sekretarka.

Z TOW. POLSKO-ANGIELSKIEGO W GDYNI.

Towarzystwo Polsko - Angielskie w Gdyni, założone w r. 1933 rozwinęło bardzo pożyteczną działalność nad zacieśnieniem stosunków polsko - angielskich, oraz nad szerzeniem wśród pracowników umysłowych w Gdyni znajomości języka angielskiego. Dla spełnienia swych zadań Towarzystwo odbywa regularnie w środę każdego tygodnia posiedzenia odczytowo - towarzyskie. W r. ub. na działalność kulturalno - oświatową T-wa złożyły się: dwie akademie — jedna ku czci zmarłego króla W. Brytanii Jerzego V, a druga jubileuszowa z okazji dziesięciolecia prezydentury Prezydenta R.P., prof. Mościckiego, zebrania dyskusyjne, 33 odczytów w języku angielskim na różne tematy, dwa przedstawienia amatorskie oraz wieczór arcydzieł literatury angielskiej.

Towarzystwo liczy obecnie zgórą 200 członków. W organizacji odczytów pomaga Towarzystwu Rada Brytyjska dla stosunków kulturalnych z za granicą, której przedstawiciele pisarz i podróżnik p. Artur Byron oraz admirał sir Herbert Richmond, profesor Uniwersytetu w Cambridge wygłosili w marcu odczyty w Gdyni.

REZYGNACJA DYREKTORA SZKOŁY MORSKIEJ.

Komandor ppor. w s.s. Władysław Kosianowski złożył w marcu b. r. na ręce Ministra Przemysłu i Handlu prośbę o zwolnienie go ze stanowiska Dyrektora Państwowej Szkoły Morskiej. Minister Roman, uwzględniając motywy rezygnacji, przychylił się do prośby Kmdr. Kosianowskiego, zgadzając się na rozwiązanie umownego stosunku służbowego z końcem czerwca b. r.

Komandor Kosianowski, którego stosunki służbowe i praca na terenie Szkoły Morskiej układały się w sposób jak najlepszy, zrezygnował z piastowania tego stanowiska, wyłącznie ze względów osobistych.

CHÓR „OBILIC" W GDYNI.

W dniu 13 bm. przybyli do Gdyni członkowie chóru jugosłowiańskiego „Obilic" powitani na dworcu przez przedstawicieli Tow. Polsko - Jugosłowiańskiego, przed południem członkowie chóru zwiedzili port Gdyni na holowniku „Tytan", podczas objazdu wyjaśnień udzielali przedstawiciele Tow. Polsko - Jugosłowiańskiego w Gdyni, bezpośrednio po zwiedzeniu portu goście jugosłowiańscy odbyli przejażdżkę na holowniku wzdłuż wybrzeży w stronę Orłowa. Wieczorem odbył się koncert w sali Kolejowego Przysposobienia Wojskowego,

W drugim dniu pobytu chóru jugosłowiańskiego „Obilic" w Gdyni goście zwiedzili przed południem miasto. W południe urządzony został specjalny koncert dla młodzieży szkolnej w sali Kolejowego Przysposobienia Wojskowego. Goście opuścili Gdynię po południu, udając się do Poznania, żegnani na dworcu przez przedstawicieli Towarzystwa Polsko-Jugosłowiańskiego.

TARGI GDYŃSKIE.

Wobec znacznego rozszerzenia tegorocznych Targów Gdyńskich (od 20 czerwca do 4 lipca), obejmujących 6 działów: budowlany, budowy dróg i motoryzacyjny, przemysłu rybnego, przemysłu regionalnego i propagandy turystyki, ekspansji morskiej oraz uprzemysłowienia Gdyni — wypłynęła konieczność rozszerzenia również terenów targowych. Z tych względów na miejscu jednego z drewnianych pawilonów rozpoczęto budowę dużej hali konstrukcji żelaznej o rozmiarach dotychczasowej hali głównej. Znajdą w niej pomieszczenie eksponaty działu przemysłu ludowego, turystyka i motoryzacja.

JUBILEUSZ.

Korporacja Kupiecka w Gdyni obchodziła w dniu 25 kwietnia r. b. 10-lecie swego istnienia.

POMNIK NA GROBIE Ś. P. GEN. ORLICZ - DRESZERA.

Wobec dążności Komitetu uczczenia pamięci gen. Orlicz - Dreszera do zre-

alizowania jeszcze w b. r. projektu budowy pomnika na grobie generała, odbyła się w dniu 22 marca w Gdyni konferencja, na którą przybyli z Warszawy: prezes Rady Głównej L. M. K. p. Kożuchowski, dyrektor biura Zarządu marsz. Dębski oraz brat generała mecenas Juliusz Dreszer. W konferencji poza tym wzięli udział: Komisarz Rządu Sokół, komandor Frankowski i prezes gdyńskiego koła L. M. K. inż. Gierdziejewski. W wyniku konferencji, po zapoznaniu się z terenem i sytuacją na miejscu, opracowane zostały dokładne wytyczne do rozpisania konkursu na pomnik.

BUDOWA SZKÓŁ NA WYBRZEŻU.

W ciągu ostatnich kilku miesięcy szkolnictwo powszechne na Wybrzeżu znacznie się rozwinęło, czego najbardziej wymownym dowodem jest wykończenie 18 gmachów szkolnych o ogólnej liczbie 100 sal. W stadium realizacji jest budowanych szkół w Helu, Jastarni, Gdyni, Rumii-Zagorzu, które ukończone będą na jesieni rb.

WYKOPALISKA W OKSYWIU.

Oksywie w Gdyni znane jest jako teren wykopaliskowy; ostatnio robotnicy kopiący żwir natrafili na urnę z miseczką pochodzącą z okresu t. zw. kultury łużyckiej t. j. z przed około 3000 lat. Wykopana urna została przesłana do komisyjnego zbadania, po czym oddana będzie gdyńskiemu muzem morskiemu w Orłowie.

Ponieważ istnieją przypuszczenia, że w miejscu znalezienia urny znajdują się dalsze obiekty, prowadzone są obecnie poszukiwania, którymi kieruje dyrektorka gdyńskiego muzeum p. dr Krajewska.

ZABEZPIECZENIE BRZEGÓW.

W pracach nad zabezpieczeniem brzegów otwartego Bałtyku Urząd Morski czyni specjalne zabiegi około tworzenia sztucznych wydm. Prace te dały doskonałe wyniki, zwłaszcza na półwyspie Helskim, gdzie nie które sztucznie utworzone wydmy, dochodzą dziś już do wysokości od 10 do 15 metrów ponad poziom morza.



M/S „Lewant" wyładowuje w Haifie przywiezione z Polski towary.

„KURIER BAŁTYCKI".

W dniu 10 kwietnia ukazał się w Gdyni pierwszy numer nowego dziennika porannego całkowicie redagowanego i drukowanego w Gdyni. Dziennik nosi nazwę „Kurier Bałtycki". — Jest to pismo o charakterze społeczno-gospodarczym, poświęcone przede wszystkim polskim sprawom morskim. Na czele dziennika stanął były długoletni redaktor „Morza", oficjalnego organu Ligi Morskiej i Kolonialnej oraz były redaktor naczelny „Dnia Pomorskiego" p. Henryk Tetzlaff. Redakcja „Kuriera Bałtyckiego" w artykule wstępnym, biorąc za motto ustęp z przemówienia Marszałka Śmigłego-Rydza, wygłoszonego na zjeździe Legionistów w maju ub. r. oświadcza, że stać będzie na straży interesów morskich Rzeczypospolitej i że pragnie służyć potrzebom Gdyni, Gdańska i Wybrzeża. W artykule p. t. „Nasze Credo Gospodarcze", redakcja tak formułuje swe wyznanie wiary: „Będziemy organem Gdyni, Gdyni całej, Gdyni jako warsztatu pracy, jako przyczółka polskiej drogi na świat, jako narzędzia niezależności gospodarczej, a co za tym idzie politycznej narodu i państwa".

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

CLENIE RYB MORSKICH

Uwaga 2 do poz. 115 oraz 116 taryfy celnej przywozowej brzmi: „Ryby morskie świeże, przywożone na obcych statkach do portów polskiego obszaru celnego, podlegają cłu według wagi netto".

Okólnikiem T 21 L. D. IV 5895/2/37 z dnia 8 IV 1937 r. (Dz. Urz. Min. Sk. Nr 10/1937, poz. 336) Ministerstwo Skarbu wyjaśniło, że przytoczone wyżej postanowienie może być stosowane tylko do ryb morskich świeżych, przywożonych na obcych statkach rybackich do portów polskiego obszaru celnego.

Ryby morskie świeże przywożone na obcych statkach frachtowych (nie rybackich) z ulgi, przewidzianej w Uwadze 2 do poz. t. c. 115 oraz 116, korzystać nie mogą.

Okólnikiem L. D. IV 8814/2/37 z dn. 14 IV 1937 r. (Dz. Urz. Min. Sk. Nr 10/1937 r.) Ministerstwo Skarbu udzieliło urzędom celnym następujących wyjaśnień:

1) Konserwy rybne, wymienione w poz. t. c. 256 wtedy należy clić razem z bezpośrednim opakowaniem, jeżeli poszczególne jednostki towaru w opakowaniu (puszki, pudełka) ważą 500 gramów i mniej;

2) Konserwy rybne, wymienione w poz. t. t. 256, a nadchodzące w hermetycznie zamkniętych pudełkach, bywają niekiedy zaopatrzone w zapasowe pokrywki niezależnie od pokrywki hermetycznie przymocowanej do pudełka (górna część pudełka). Niekiedy do pudełek takich dołączane są pojedyncze druczki pouczające o sposobie użycia, lub druczki reklamowe. Wspomniane pokrywki zapasowe oraz druczki należy oclić łącznie z towarem.

Należy dodać, że klucze z drutu żelaznego do otwierania pudełek z konserwami, znajdujące się razem z towarem w jednej skrzyni i w odpowiedniej do pudełek ilości, clone są łącznie z konserwami.

UKŁAD TARYFOWY PAŃSTW NADDUNAJSKICH.

Zakończone zostały w Wiedniu rokowania dotyczące zawarcia układu w sprawie taryf między kolejami Austrii, Czechosłowacji, Węgier i Jugosławii — z jednej strony oraz dunajskich towarzystw żeglugowych — z drugiej. W rokowaniach brali udział również przedstawiciele kolei włoskich, niemieckich i bułgarskich.

ZWOLNIENIE OD CŁA CYNKU I OŁOWIU ORAZ ICH STOPÓW.

Ukazało się — pod poz. 201 — rozp. ministra Skarbu z dn. 6 kwietnia w porozumieniu z ministrami: Przem. i

Handlu oraz Rolnictwa i R. P. o zwolnienie od cła cynku i jego stopów oraz ołowiu i jego stopów.

Rozporządzenie to szczegółowo wylicza pozycje, obecnie zwolnione od cła przywozowego. Weszło ono w życie z dniem ogłoszenia.

Zwolnienie od cła przywozowego stanowi jedno z ogniw akcji rządowej, zmierzającej do zahamowania zwyżki cen cynku na rynku wewnętrznym, która ostatnio przybrała poważniejsze rozmiary.

ZMIANY W KANADYJSKIEJ TARYFIE CELNEJ.

Komisja taryfowa w Montrealu zaproponowała szereg zmian w taryfie celnej a m. in. podwyższenie cła od importowanych mebli. Dla mebli pochodzących z W. Brytanii stawka wynosić będzie 15 proc. od wartości, dla mebli importowanych z państw nie mających traktatów z Kanadą — 45 proc., od mebli zaś importowanych z państw, którym przysługuje stawka „Intermediat", więc i z Polski — 33¾ Dotąd cło na meble z Polski wynosiło 27 proc. Krok ten zwrócony jest przede wszystkim przeciw importowi mebli ze Stanów Zjednoczonych. Poza tym kanadyjska komisja taryfowa ostatecznie wypowiedziała się w sprawie obniżenia opłat celnych, m. in. od stożków kapeluszy, beretów i t. p., proponując przy imporcie (w nawiasie stawki obecnie obowiązujące): z W. Brytanii cło w wysokości 22 i pół proc. od wartości i 45 ct. od tuzina (22 i pół proc. i 75 ct. od tuzina); przy imporcie z państw traktatowych 30 proc. od wartości i 90 ct. opłaty od tuzina (30 proc. i 1,25 dol.); przy imporcie z wszystkich innych państw pozostawiono cło dotychczasowe 35 proc. od wartości i 1,25 dol. od tuzina. Przyjęcie propozycji komisji taryfowej jest pewnym i nowe stawki celne wejdą zapewne niebawem w życie.

O ile idzie o polskie stożki kapeluszowe, to natrafiają one w Kanadzie na konkurencję wyrobów kanadyjskich, włoskich, francuskich, czeskich, angielskich i japońskich. Te ostatnie są tańsze, lecz ustępują polskim wyrobom jakościowo, tak że nie stanowią poważniejszej konkurencji.

Importerzy kanadyjscy zawsze interesowali się ewentualnością importu stożków polskich i nawiązali już nawet szereg kontraktów z eksporterami polskimi. Doszło do niedużych tranzakcyj, które wobec wysokich ceł nie wykazywały tendencji rozwojowej. — Berety polskie, wprowadzone na rynek kanadyjski w ciągu 1936 r., mają już ustalone powodzenie.

PROTOKÓŁ TARYFOWY POLSKO - ESTOŃSKI.

Dekretem Prezydenta Estonii ratyfikowany został protokół taryfowy, wynikający z umowy handlowej polsko - estońskiej, podpisanej przez obie strony w dn. 23 lutego r. b.

REFORMA TARYFY CELNEJ W JAPONII.

Ostatnio w Japonii parlament rozpatrywał projekt reformy taryfy celnej, której zmiany mają dotyczyć zniesienia zwolnienia od cła wszelkich olejów mineralnych, pędnych, uwolnienia od cła surowców dla fabrykacji alkoholu, w związku z ustanowieniem monopolu spirytusowego, uwolnienie od cła samolotów i. t. p., importowanych jako wzory konkurencyjne dla japońskich fabryk samolotowych.

Ustanowienie nowych stawek celnych rozciąga się przede wszystkim na różne rodzaje olejów mineralnych, benzynę i samochody. Uwolnienie od cła żelaza surowego stoi w związku z wielkim zapotrzebowaniem tego surowca na rynku japońskim. Nie jest jednak wykluczonym, że rząd japoński, stosownie do okoliczności, będzie ustanawiał cło na żelazo surowe i wyroby ze stali, a to celem ochrony przemysłu rodzimego.

OBRÓT BEZGOTÓWKOWY PRZY REGULOWANIU NALEŻNOŚCI CELNYCH.

Omawiając nowe przepisy rachunkowo - kasowe dla władz i urzędów celnych, tyg. „Polska Gospodarcza" (zeszyt 12 z dn. 20 marca r. b.) zwraca uwagę na ważną inowację, stanowiącą ułatwienie dla osób, opłacających cło, lub należności celne. Mianowicie, celem umożliwienia płatnikom uiszczania w obrocie bezgotówkowym wszelkich należności, wynikających z odpraw celnych, otwierane są rachunki żyrowe w Banku Polskim dla urzędów celnych, znajdujących się w siedzibie oddziałów Banku Polskiego, oraz konta czekowe w P. K. O. dla urzędów celnych, wyznaczonych przez Ministerstwo Skarbu na wniosek dyrekcji ceł. Każdy więc płatnik należności celnych ma możność spłacać te należności bądź na rachunek żyrowy danego urzędu celnego w Banku Polskim, bądź na rachunek czekowy danego urzędu w P. K. O .

ZNACZNY WZROST EKSPORTU POLSKIEGO DO KRAJÓW ZAMORSKICH.

W dwóch pierwszych miesiącach r. b. daje się zauważyć dalszy wzrost eksportu towarów polskich do krajów zamorskich, który już dość wyraźnie zaznaczył się w r. 1936. Wartość eksportu polskiego do tych krajów wzrosła w porównaniu z analogicznym okresem r. ub. o okrągło 85 proc. i wyniosła 37.700 tys. zł. — Szczególnie wzrosły w r. b. dostawy towarów polskich do St. Zjedn., gdyż zwiększyły się prawie trzykrotnie w porównaniu z r. ub. i wynoszą w styczniu — lutym 18.300 tys. zł. Zaznaczyć należy, że po raz pierwszy zanotowane zostało dodatnie saldo na korzyść Polski w handlu ze St. Zjednoczonymi. Prawie trzykrotnie wzrosły również dostawy do Persji i Brazylii. Szczególnie wzrósł eksport do Indyj Holenderskich, albowiem w pierwszych 2 miesiącach r. b. wyniósł on blisko 900 tys. złotych, wobec zaledwie 35 tys. zł w tych samych miesiącach r. ub. Znaczny wzrost daje się wreszcie zauważyć w dostawach do Kolumbii, Kanady, Urugwaju, Japonii, Argentyny, Palestyny i innych krajów.

OSTATNI NUMER „INFORMATORA EKSPORTOWEGO".

Ukazał si nowy numer „Informatora Eksportowego". Na treść numeru składa się omówienie wymiany towarowej polsko - holenderskiej w ciągu 1936 r., możliwości rozszerzenia obrotów towarowych między Polską i Kubą, zobrazowanie sytuacji gospodarczej Finlandii pod kątem widzenia dostaw towarów zagranicznych, a następnie omówienie możliwości zbytu obuwia gumowego w Afganistanie, artykułów szklanych w Brazylii, pierza i puchu w Finlandii, szczeciny i trawy morskiej w Holandii, artykułów fotograficznych, węgla i koksu w Marokko, siarczanu miedzi w Szwajcarii oraz cebuli również w Szwajcarii. Bieżący numer „Informatora Eksportowego" przynosi poza tym wyjaśnienia, dotyczące przepisów i formalności celnych w Brazylii i St. Zjedn. W stałych rubrykach znajdą zainteresowani informacje o wprowadzonych ostatnio zmianach przepisów celnych i dewizowych w całym świecie, jak również omówienie zawartych ostatnio układów i traktatów handlowych. — W dziale „Możliwości eksportowe" znajdują się konkretne zgłoszenia firm zagranicznych, poszukujących kontaktu z eksporterami polskimi.





STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA MARZEC

I. Uwagi ogólne

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w m. marcu b. r. wyniósł 749.602.4 ton wobec 611.994,8 ton w m. lutym r. b. oraz 600.276,8 ton w m. marcu 1936 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 22.5%-owy wzrost w porównaniu z ub. m. lutym r.b. oraz 24.9%-wy wzrost obrotów w stosunku do m. marca 1936 r.

Pierwszy kwartał b. r. w obrotach zamorskich wykazuje 8.4%-owy wzrost obrotów (2.018.626,9 ton wobec 1.861.520 ton w 1936 r.). W tym import zamorski (383.393,5 ton) wzrosł o 46.9% (260.883.2 ton w 1936 r.) oraz eksport zam. (1.635.636.8 ton) wzrósł o 2.2% (1.600.636.8 ton). Ogólne obroty łącznie z przybrzeżnymi oraz z wnętrzem kraju drogą wodną, wykazują w tym samym okresie czasu r. b. (2.031.460.1 t.) 7.7%-owy wzrost w porównaniu z rokiem ub. (1.886.348.8 t.)

Ruch statków analogicznie do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków na wejściu oraz wyjściu. Przyszło bowiem 450 statków (394) o pojemności 436.467 n. r. t. (392.207 n. r.t.), wyszło zaś 443 statki (389) o pojemności 424.208 n. r. t. (383.594 n. r. t.)

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w m. marcu r.b. wyniósł 969.9 n. r. t. (995.4 n. r. t.).

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 58 (52). Średni postój statków wyniósł 59.9 godzin (51.7 godz.).

Kolejność bander: Szwecja, Polska, Niemcy, Dania, Anglia, Finlandia, Norwegia, Stany Zjedn. Am. Płn., Włochy, Grecja, Estonia, Łotwa, Holandia, Z. S. R. R. i t. d., wykazuje przegrupowanie dopiero od 6 miejsca (pięć pierwszych bander pozostało bez zmiany) Finlandii z 8 miejsca (w lutym) na 6 (w marcu), Norwegii z 6 na 7, Stanów Zjedn. Am. Płn. z 7 na 8, Włochów z 9 na 12. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 20 (17) państw.

Obroty zamorskie w m. marcu r. b. wyniosły 742.080,5 t., wykazując 21.7%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. lutym r. b. (609.304,5 ton) oraz równie poważny 27.1%-owy wzrost w stosunku do mies. marca 1936 r. (583.767,1 ton).

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich (742.080,5 ton) złożył się przywóz zamorski — 152.589.1 ton oraz wywóz zamorski — 589.491.4 ton.

Przywóz zamorski w m. sprawozdawczym (152.589,1 t.) wykazuje poważny 39.01%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. lutym r. b. (109.767.8 t.) oraz jeszcze poważniejszy 58.7%-owy wzrost w stosunku do mies. marca 1936 r. (96.100.6 ton). Wzrost ten w porównaniu z ub. mies. lutym spowodowały przede wszystkim pozycje: ryżu surowego — 5.844.4 t. (61.1 t.), pirytów — 5.540 t. (brak), garbników — 1.426.1 t. (1.284.8 t.), fosforytów — 12.994,— t. (5.250,— t.), żużli Thomasa — 15.000 t. (12 t.), celulozy — 1.173 ton (731.3 t.) złomu żelaznego — 54.911.8 ton (28.289.2 t.) oraz miedzi — 1.306.8 ton (860.9 t.). Pozostałe natomiast pozycje importu wykazują spadek: nasiona oleiste różne — 3.828.9 t. (8.987.1 t.), owoce świeże i suszone — 8.330.9 t. (9.999,3 t.), kawa — 488.8 ton (345 t.), herbata — 219.6 t. (191 t.), kakao — 555.2 t. (927.6 t), rudy różne i wypałki pirytowe — 3.830.8t. (16.868.8 t.), skóry — 2.401,9 t. (2.559.8 t.), wełna i odpadki — 2.058.1 t. (3.618.8 t.), oraz papier i odcinki papierowe — 1.699.4 t. (1.833.9 t.).

Wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (589.491.4 t.) wykazuje 18% wzrost w porównaniu z ub. miesiącem lutym r. b. (499.536.7 ton) oraz nieco większy 20.8%-owy w stosunku do mies. marca 1936 r. (487.666.5 ton). Wzrost wywozu w porównaniu z ub. m. lutym r.b. spowodowały pozycje: węgla eksportowego — 448.889.3 ton (355.823.6 ton), drzewa tartego — 12.822.4 ton (7.855.9 ton), jaj — 677.5 ton (81.5 ton), cementu — 218.9 ton (34.2 ton), makuchów — 1.743,— (1.644.4 ton), papieru — 594.9 ton (457,— ton), celulozy — 417.2 ton (300.5 ton), metali różnych — 10.836.6 ton (8.012.5 ton) oraz rur żeliwnych, żelaznych i stalowych — 4.441.3 ton (2.855,— ton). Spadek natomiast wykazują pozycje: strączkowych — 149.5 ton (309.6 ton), węgla bunkrowego — 40.988.— ton (42.686.4 ton), cukru — 1.749.8 ton (2.825.6 ton), siarczanu amonu — brak (15.004.3 t.), tkanin — 562.2 ton (730.— ton), dykt — 1.501.9 ton (1.802.2 t.) oraz cynku i blachy cynkowej — 1.547.4 ton (2.257.3 ton).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje poważny spadek przywozu — 276.— t. (1.490.2 t.) oraz wzrost wywozu — 1.252.1 (12 t.). Spośród poważniejszych pozycji przywozu są do zanotowania jedynie ryby z połowów własnych — 262 ton (562 ton) oraz napoje alkoholowe — 9 ton (brak). Na wywozie natomiast: nasiona oleiste różne — 173.2 ton (brak), ryż wyłuszczony — 258.9 ton (brak) owoce świeże — 101,2 ton (brak), śledzie — 42,6 ton (12 ton), tłuszcze zwierzęce sur. — 59.9 ton (brak), skóry — 54.9 ton (brak), papier — 94.8 ton (brak), wyroby żelazne — 22.4 ton (brak) oraz miedź — 15.2 ton.

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wykazuje poważny wzrost przywozu — 3.833.5 ton (1490.2 ton) oraz wywozu — 2,160,4 ton (148,1 ton). W przywozie są do zanotowania pozycje: cukru 3,745,1 t. (brak), papieru — 20.1 ton (brak) oraz wyrobów żelaznych — 19 ton (brak). Na wywozie zaś: nasiona oleiste — 380.9 ton (brak), owoce świeże — 173 ton (brak), owoce suszone — 48 ton (brak), kakao — 73.9 ton (brak) żywica — 39.6 ton (brak), tłuszcze i oleje roślinne — 130.7 ton (brak), garbniki — 200.7 ton (brak), wełna — 176.6 ton (brak), miedź — 259.2 ton (brak).

Ruch pasażerów pomimo niesprzyjających warunków atmosferycznych wykazuje nieznaczne ożywienie.

Przyjechało bowiem 443 (203) osoby, wyjechało zaś 2.000 (1540) osób.

II. OBRÓT TOWARÓW *GOODS TURNOVER* TON

1 OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Luty *February*	Marzec *March*	Od początku roku *(January—March)*
Cały przywóz	**152 589·1**	**109 767·8**	**383 393·5**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**20 404·4**	**22 333·—**	**55 706·8**
w tym m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* . . .	3 828·9	8 987·1	18 565·8
30/12. Ryż surowy *(rice)* .	5 844·4	61·1	5 923·5
53-56. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	8 330·9	9 999·3	23 758·9
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* . . .	140·9	136·6	296·1
76. Kawa *(coffee)*	345·—	488·8	1 234·4
78. Herbata *(tea)*	191·—	219·6	525·6
80. Kakao *(cocoa)*	555·2	927·6	1 837·—
81-82. Korzenie *(spices)* .	159·9	103·8	333·8
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**3 246·8**	**6 270·8**	**11 910·1**
116-117. Śledzie *(herrings)* .	2 997·5	6 143·1	11 397·5
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**16 237·—**	**18 040·3**	**50 872·8**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)* . . .	3 830·8	16 868·8	35 858·9
177/1c. Piryty *(pyrites)* . .	5 540·—	—	5 540·
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**2 386·2**	**2 042·2**	**6 045·8**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	436·4	370·5	1 018·4
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	1 439·9	1 359·—	3 943·4
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**648·9**	**353·1**	**1 172·2**
287. Makuchy *(oil cake)* . .	—	—	—
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	247·2	24·6	339·2
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**30 627·2**	**7503·3**	**49 733·2**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	1 426·1	1 284·8	3 367·1
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	12 994·—	5 250·—	28 421·—
477. Żużle Thomasa *(Thomas slag)*	15 000·—	12·	15 295·7
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**2 407·5**	**2 562·6**	**7 350·4**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	2 401.9	2 559·8	7 338·—

Poz. tar. cel.	Luty *February*	Marzec *March*	Od początku roku *(January — March)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**13 475·1**	**14 330·4**	**40 874·7**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)*	2 058·1	3 618·8	8 214·5
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* .	7 325·6	7 780·3	22 708·6
624. Juta *(jute)*	1 120·—	6 3·3	3 035·5
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber & rubber goods)*	**885·2**	**759·8**	**2 071·5**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood products & baskets wares)*	**254·3**	**73·4**	**401·9**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**2 965·6**	**2 598·8**	**8 542·5**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	1 699·4	1 833·9	4 930·7
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	1 173·—	731·3	3 460·7
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**23·4**	**39·9**	**69·3**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**57 469·5**	**30 780·3**	**143 762·8**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	54 911·8	28 289·2	135·786·—
977. Miedź *(copper)* . . .	1 306·8	860·9	3 567·2
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**757·1**	**614·8**	**1 768·1**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**660·9**	**726·4**	**2 049·2**
XVI—XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**35·1**	**713·7**	**913·3**
XVIII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**108·9**	**25·—**	**148·9**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Luty *February*	Marzec *March*	Od początku roku *(January—March)*
Cały wywóz	**589 491·4**	**499 536·7**	**1 635 133·4**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**6 585·5**	**6 324·—**	**17 215·5**
1. Pszenica *(wheat)* . . .	—	—	0·8
2. Żyto *(rye)*	20·4	—	20·4
9-16. Strączkowe *(siliguose)*	149·5	309·6	576·9
27/1-2. Mąka *(flour)* . . .	73·—	—	175·—
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	—	529·5	1 121·5
35. Słód *(malt)*	4 518·4	4 556·7	11 397.4
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**4 543·4**	**2 949·—**	**11 321·1**
121/3a. Bekony *(bacon)* . .	1 493·7	1 604·—	4 451·2
125. Jaja *(eggs)*	677·5	81·5	1 119·6
127. Masło *(butter)*	77·—	165·9	600.5
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**415 275·6**	**421 956·—**	**1 425 107·7**
154. Cement *(cement)* . . .	218·9	34·2	273·1
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	187·6	0·2	187·8
180. Węgiel kamienny *(coal)*	448 889·3	355 823·6	1 229 223·4
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	40 988·—	42 686·4	123 677·5
182. Koks *(coke)*	20·437·—	20 649·5	58 939·—
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* . . .	2·9	27·1	33·3
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**18·8**	**64·—**	**234·8**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**5 426·5**	**6 636·8**	**17 110·—**
259-260. Cukier *(sugar)* . .	1 749·8	2 825·6	4 575·4
287. Makuchy *(oil cake)* . .	1 743·-	1 644·4	4 608·5
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	—	—	2 328·3
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**2 686·-**	**20777·1**	**35 295·2**
299/18. Soda *(soda)* . . .	—	—	4·1
300/4. Siarczan amonu *(sulphate of ammonia)*	—	15·004·3	20 871·7
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	450·—	2 550·—
480-482. Saletra *(Salpetre)* .	15·8	—	31·5
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**371·5**	**338·2**	**994·9**

Poz. tar. cel.	Luty *February*	Marzec *March*	Od początku roku *(January—March)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**1 616·1**	**2 160·3**	**5 240·—**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	562·2	730.—	1 772·6
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber, its substitute and rubber goods)*	**100·4**	**38.8**	**181·9**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**15 448·9**	**10 655·1**	**42 339·9**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	70·4	—	70·4
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	12 822·4	7·855·9	34 951·5
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)* . . .	60·	0·2	60·2
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* . .	1 501·9	1 802·2	4 434·1
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 320·6**	**1 138·8**	**3 184·5**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	594·9	457·—	1 451·9
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	417·2	300·5	867·7
XII. Wyroby kamieniarskie ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**51·3**	**60·2**	**145·5**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**32 013·-**	**26 238·4**	**72 499·5**
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	10 836·6	8 012·5	24 621·8
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	12 134·—	7 766·9	19 903·8
937-938, 955, Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	4 441·3	2 855·—	9 025·9
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* .	1 547·4	2 257·3	4 753·3
XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments)*	**4 001·9**	**154·—**	**4 246·4**
XIX—XX. Towary różne oddzielnie niewymienione *(sundry non specified goods)*	**31·9**	**46·—**	**106·5**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

Marzec *(March)*	1937 —	742.080 5
Luty *(February)*	1927 —	609.304 5
Marzec *(March)*	1936 —	583.767 1
Od początku roku *(January—March)*	1937 —	2.018.626 9
" " " " "	1936 —	1.861 520 —

2. OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Danzig includet)*

Poz. tar. cel.		Luty *February*	Marzec March	Od początku roku *(January—March)*
Przywóz *(imports)*		**276·—**	**1.490·2**	**2.997·8**
1, 2, 3, 4	— Zboże *(grain)* . .	—	—	—
9—16	— Strączkowe . . .	—	—	—
24 - 26	— Nasiona oleiste . . *(oil seeds)*	—	—	—
27/1 - 2	— Mąka *(flour)* . .	—	—	—
30/1. 2	— Ryż *(rice)* . . .	—	—	—
31, 32	— Krochmale *(starch)*	5·—	—	5·—
27/3—32	— Mąka pastewna .	—	—	—
40 50	— Warzywa *(greens)*	—	—	—
76	— Kawa *(coffee)* . .	—	—	—
81—82	— Korzenie *(spices)* .	—	—	—
116	— Ryby połowy włas. *(fish)*	262·—	562·—	1.685·—
117	— Śledzie *(herrings)*	—	—	—
215 - 218	— Tłuszcze zwierz. sur. *(animal origin)*	—	—	—
226 - 229	— Przetwory mączne *(flour products)*	—	—	—
205 - 214 272, 273	— Tłuszcze i oleie roślinne *(fats & oils* — *of veget. orig.)* . .	—	—	—
276, 278	— Napoje alkoholowe *(spirits)*	9·—	—	9·—
295 - 491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	—	—	6·3
296/1 - 300/1	— Amoniak . . . . *(ammonia)*	—	907·2	907·2
300/4	— Siarczan amonu *(sulph. of ammonia)*	—	—	278 9
492—515	— Skóry . . . . . . *(skins and hides)*	—	—	—
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
624	— Juta *(jute)* . . .	—	—	—
757, 778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	21·—	38·—
742—803	— Papier *(paper)* . .	—	—	8·4
862—887	— Wyroby ceramiczne *(ceramic products)*	—	—	—
896—927	— Szkło *(glass)* . . .	—	—	—
930—966	— Wyr. żel. i metal. *(iron and steel goods)*	—	—	—
	Różne *(various)* .	—	—	—
Wywóz *(exports)*		**1252·—**	**12·—**	**1305·—**
23	— Pestki drzew owocowych *(fruits stones)*	—	—	—
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various)*	—	—	—
24—26	— Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	173·2	—	173·2
131, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—	—
27/1 2	— Mąka *(flour)* . .	—	—	—
30/1—2	— Ryż wyłuszczony . *(husked rice)*	258·9		258·9
35	— Słód *(malt)* . . .	—	—	—
40—50	— Warzywa *(greens)*	—	—	—
53—58, 60 - 64	— Owoce świeże . . *(fresh fruit)*	101·2		139·2
59, 61—63, 66	— Owoce suszone *(dried fruit)* . . .	9·9	—	9·9
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	—	—
69, 72	— Orzechy i migdały *(nuts & almonds)*	—	—	3·—
76	— Kawa *(coffee)*	40·4	—	40·4
78	— Herbata *(tea)* . .	2·1	—	2·1
	Kakao *(cocoa)* . .	—	—	
81, 82	— Korzenie *(spices)*	1·5	—	1·5

Poz. tar. cel.		Luty *February*	Marzec *March*	Od początku roku *(January—March)*
83	— Rośliny lecznicze . *(farmaceutic plants)*	—	—	—
95—97	— Żywica *(resin)* . .	26·2	—	26·2
117	— Śledzie *(herrings)*	42·6	12·—	54·6
127—200	— Oleje *(oils)* . . .	—	—	—
137/2—3	— Jelita *(casings)* . .	14·4	—	14·4
142—143	— Gąbki i muszle . . *(sponges and shells)*	—	—	—
148	— Kamienie *(stones)*	—	—	—
150	— Glinki *(clay)* . .	—	—	—
170/1, 2, 171/1, 2	Materiały szlifierskie *(grindings materials)*	—	—	—
177	— Rudy różne . . . *(various ores)*	—	—	—
198, 199	— Asfalt *(asphalt)* .	—	—	—
200/8, a, b, c,	— Wazelina *(vaseline)*	3·4	—	3·4
203—204	— Wosk *(wax)* . . .	0·2	—	0·2
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin)*	91·5	—	91·5
215—218	— Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	59·9	—	59·9
216	— Tran *(cod-liver oil)*	15·—	—	
219	— Stearyna *(stearine)*	11·7	—	15·—
245	— Mleko skondensowane *(condensed milk)*	—	—	11·7 —
254—256	— Ryby *(fish)* . . .	—	—	—
276—278	— Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	—
295/6	— Siarka *(sulphur)* .	—	—	—
295 - 491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	1·5	—	1·5
299/18	— Soda *(soda)* . . .	—	—	—
405 - 425	— Farby *(paints)* . .	—	—	—
404	— Sadze *(soot)* . . .	—	—	—
424—428	— Garbniki	174·2	—	174·2
429—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* .	—	—	—
492 - 513	— Skóry *(skins)* . .	54·9	—	54·9
589/1, 2, 592	— Wełna *(wool)* . .	—	—	—
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
606	— Bawełna *(cotton)* .	—	—	—
624	— Juta *(jute)* . . .	—	—	—
625, 626	— Sizal *(sisal)*	3·7	—	3·7
720—724	— Kauczuk *(rubber)*	3·3	—	3·3
757—778 z wyj. 772, 771	— Wyroby z drzewa . — *(wood goods)*	0·1	—	0·1
772, 773	— Dykty i forniery *(plywoods)*	—	—	—
779	— Korek, wyr. z korka	—	—	—
794, 795	— Celuloza *(cellulose)*	—	—	—
792—803				
807—808	— Fibra *(fibre)* . . .	—	—	—
809 819, 826	— Papier i obcinki papierowe *(paper and paper waste)*	94·8	—	94·8
925—981	Metale różne . . — *(various metals)*	3·8	—	3·8
930 - 965	Wyroby żel. i metal. — *(iron ware & steel ware)*	22·4	—	22·4
966	— Cyna *(tin)*	8·3	—	8·3
968	— Cynk *(zinc)* . . .	—	—	—
967	— Miedź	15·2	—	15·2
	Różne *(various)* .	17·7	—	17·7
Przywóz i wywóz razem		**1528·—**	**1502·2**	**4242·8**

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ *(river traffic)*

poz. tar. cel.		Luty *February*	Marzec March	Od początku roku *(January—March)*
Przywóz *(imports)*		**3833·5**	**1040·—**	**5040·7**
1—4	— Zboże . . . . . . *(grain)*	—	—	—

Poz. tar. cel.		Luty February	Marzec March	Od początku roku January—March
17, 23, 25	— Nasiona . . . . . *(seeds various))*	15·-	—	15·3
24 - 26	— Nasiona oleiste różne . . . . *(various oils seeds)*	—	—	—
31, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—	0 9

Poz. tar. cel.	Luty *February*	Marzec March	Od początku roku *(January — March*
27/1-3 — Mąka *(flour)*	—	—	32·5
27/3—32 — Mąka pastewna	—	—	—
28/1—5 — Kasza *(grits)*	—	—	1·5
35 — Słód *(malt)*	—	—	—
40—50 — Warzywa *(greens)*	—	—	—
53, 58, 60—64 — Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	--
59, 61—63, 66 — Owoce suszone *(dried fruit)*	—	—	—
67, 68 — Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	—	
76 — Kawa *(coffee)*	—	—	—
77 — Cykoria *(succory)*	—	—	—
78 — Herbata *(tea)*	—	—	—
80 — Kakao *(cocoa)*	—	—	—
81, 82 — Korzenie *(spices)*	6·3	—	6·8
95, 97 — Żywica *(resin)*	—	—	—
104/3 — Trawa morska *(sea grass)*	—	—	—
125 — Jaja *(eggs)*	—	—	0·3
127-200 — Oleje *(oils)*	—	—	1·4
128/1-4 — Ser *(cheese)*	—	—	—
131 — Pierze *(feather)*	—	—	—
137/2a. b — Jelita *(casings)*	—	—	—
205 — Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin.)*	—	—	29·2
215, 217, 218 — Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	—	—	—
228 — Makaron *(macaroni)*	3·4	—	3·4
243/1 2 — Konserwy mięsne *(meat preserves)*	—	—	
254, 256 — Ryby i konserwy rybne *(fishes)*	—	—	—
259, 260 — Cukier *(sugar)*	3.745·1	—	3.745·1
272, 273, 276, 278 Napoje alkoholowe *(spirits)*	2·2		14·5
295-491 — Przetwory chemiczne *(chemicals)*	—	—	1·9
296/1—3 0/2 — Amoniak *(ammonia)*	—	1.040·	1.040·—
4 5—425 — Farby *(paints)*	—	—	—
411/2 — Biel cynkowa *(zinc white)*	0·2	—	0·2
429—454 — Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	0·6	—	0·7
466—470 — Klej i żelatyna *(glue and gelatine)*	—	—	—
492—513 — Skóry *(skins)*	5·1	—	5·1
534—559 — Wyroby skórzane *(leather goods)*	—	—	—
573—622 — Tkaniny *(textile fabrics)*	7·4	—	45·1
589/1, 2 592 — Wełna *(wool)*	—	—	2·9
606/1 2 a b — Odpadki bawełny *(cotton waste)*	—	—	—
646-648 — Sznury *(ropes)*	—	—	—
720, 724 Kauczuk *(rubber)*	—	—	—
725—746 Wyroby gumowe *(rubber goods)*	—	—	—
749, 750, 751 — Deski i łaty *(boards & laths)*	—	—	—
757-778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	0·9	—	3·1
776 Meble *(bentwood furniture)*	—	--	—

Poz. tar. cel.	Luty *February*	Marzec *March*	Od początku roku *(January — March*
779—787 — Korek, wyr. z korka *(cork wood and cork goods)*	—	—	—
792, 803, 809, 826 Papier *(paper)*	—	—	49·9
836—847 — Książki i broszury *(books)*	20·1		—
862-887 — Wyroby ceram. *(ceramic products)*	8·1	--	8·7
896—927 — Szkło i wyroby *(glass and glass ware)*	—	—	—
925—981 — Metale różne *(various metals)*	—	—	—
930 965 — Wyr. stal. i metal. *(iron & steel goods)*	19·—	—	30·6
968 — Cynk *(zinc)*	—	—	—
Różne *(various)*	0·1		1·6
Wywóz *(exports)*	**2160·4**	**148·1**	**3549·7**
7 — Kukurydza *(maize)*	—	—	—
23 — Pestki drzew owocowych *(fruit stones)*	2·3	—	2·3
24-26 — Nasiona oleiste *(oil seeds)*	380·9	—	403·3
17, 23, 25 — Nasiona *(seeds various)*	—	—	—
24/1—3 — Mąka *(flour)*	—	—	1·1
28 — Kasza *(grits)*	0·9	—	2·—
30 — Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	15·7	—	65·7
31 — Krochmal *(starch)*	—	—	—
53, 58, 60—64 — Owoce świeże *(fresh fruit)*	173·—	—	173·—
59, 61—63, 66 — Owoce suszone *(dried fruit)*	48·-	—	123·7
62 72 — Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	—	—	0·3
67—68 — Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	—	0·1
76 — Kawa *(coffee)*	17·2	148·1	333·4
78 — Herbata *(tea)*	3·5	—	5·3
80 — Kakao *(cocoa)*	73·9	—	155·4
81—82 — Korzenie *(spices)*	3·1	—	7·7
89 — Rośliny lecznicze *(medicinal plants)*	5·6	—	5·6
95, 97 — Żywica *(resin)*	39·6	—	70·5
104 — Trawy morskie, trzcina *(sea, grass, reed)*	10·6		11.7
117 — Śledzie *(herrings)*	.	—	2.6
127—200 — Oleje *(oils)*	—	--	11·9
128/1—4 — Sery *(cheese)*	—	—	—
129/1—5 — Kazeina *(caseine)*	—	—	—
137/2a, b — Jelita *(casings)*	1·5	—	6·-
143/1—3 — Muszle *(shells)*	5·1	—	5·1
148 — Kamienie *(stones)*	-	--	0.5
154 — Cement *(cement)*	—	—	—
156/1—2 — Talk *(talc)*	—	—	—
161 — Minerały zawier. bor *(minerals bor)*	—	—	—
170 — Art. szlifierskie *(grinding materials)*	21·4	--	28·3
177 — Rudy różne *(various ores)*	—	—	—
186—188 — Smoła *(pitch)*		—	—
193—199 — Asfalt *(asphalt)*	—	—	—
200—8, a. b. c. — Wazelina *(waseline)*	19·2	-	45·4
203—204 — Wosk *(wax)*	18·—	—	21·7
205, 214 — Tłuszcze i oleje roślinne *(vegetable oils and fats)*	130·7	—	222·5
213/1—3 — Pokost *(varnish)*	—	—	—
215, 217—218 — Tłuszcze zwierz. sur. *(raw fats)*	95·8	—	318·1

Poz. tar. cel.	Luty *February*	Marzec *March*	Od początku roku *January-February*
216 — Tran *(whale oil)* .	61·5	—	108·—
219 — Stearyna *(stearine)*	16	—	20·6
254, 256 — Ryby i konserwy rybne *(fish)* . . .	7·1	—	26.6
259—260 — Cukier *(sugar)* .	—	—	—
272—273, 276, 278 Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	—
286, 287 — Otręby i makuchy *(bran & oil cakes)*	—	—	3·8
293—294/1, 2, 3, 6 Tytoń *(tobacco)* .	—	—	—
295/6 — Siarka *(sulphur)* .	13·7	—	15·3
292—491 z wyj. osobno wym.			
299/18 — Soda *(soda)* . .	—	—	—
Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	68·8	—	137.8
408 — Sadze *(soot)* . .	17 6	—	18·5
405, 407, 409- 412, 418, 420			
423 — Farby *(paints)* .	52·3	—	100·3
424—427 Garbniki . . . . . *(tanning extracts)*	200·7	—	205.9
429, 450—454 — Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* .	0.1	—	0·3
466, 470 — Klej i żelatyna . *(glue and gelatine)*	—	—	0.2
487 — Celuloid *(celluloid)*	—	—	4·9
492, 513 — Skóry *(skins)* . .	72·7	—	86·1
589/1, 2 592 — Wełna *(wool)* . .	176·6	—	186·6
597, 605, 613			
606 — Bawełna *(cotton)*	—	—	4·5
622 — Tkaniny *(textiles)*	14.1	—	18·—
624 — Juta *(jute)* . . .	—	—	—
625—626 — Sizal *(sisal)* . . .	1·5	—	6·—

Poz tar. cel.	Luty *February*	Marzec *March*	Od początku roku *January-February*
646—648 — Sznury *(ropes)* .	—	—	0·2
720, 724 — Kauczuk *(rubber)*	7·1	—	79·4
715, 746 — Wyroby gumowe . *(rubber goods)*	—	—	2·6
750 — Drzewo egzotyczne *(exotic wood)*	—	—	—
757, 778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	—	0·5
779 — Korek, wyroby z korka . . . . . *(cork goods)*	—	—	—
792, 803, 809			
797, 800 — Tektura . . . . . *(pastboard)*	—	—	9·3
807, 808 — Fibra *(fibre)* . .	—	—	5·9
826 — Papier *(paper)* .	15·6	—	24·5
794/1. 2 795 — Celuloza *(cellulose)*	—	—	—
862—887 — Wyroby ceramiczne *(ceramic goods)*	—	—	3·3
896—927 — Szkło i wyroby . *(glass and glass ware)*	0·4	—	2·4
925—981 — Metale różne . . *(various metals)*	0·7	—	0·7
927 — Żelastwo (złom) . *(scrap iron)*	30·—	—	30·—
930—965 — Wyroby stal. i żelazne *(hardware)* .	51·5	—	62·9
955 — Rury żelazne . . (iron pipes)	—	—	—
966/1—4 — Cyna *(tin)* . . .	9·1	—	18·7
977 — Miedź *(copper)* .	259·2	—	322·—
1037, 1098 — Masz. apar. i części *(machinery apparatus parts)* .	3·1	—	4·—
Różne *(various)* .	15·—	—	16·7
Przywóz i wywóz razem *(total export and imports)*	**5.9939**	**1.188.1**	**8.590.4**

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

Marzec *(March)* . . . . 1937 — 749.602·4
Luty *(February)* . . . . 1937 — 611.994·8
Marzec *(March)* . . . . 1937 — 600.276·8
Od początku roku *(January-March)* . 1937 — 2.031.460.1
" " " " " . 1936 — 1.886.348.8

III. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków *(ships incoming)*			Wyszło statków *(ships outgoing)*			Suma rubr. 3 i 6 *(total kolumn 3 & 6)*	Kolejne miejsce *(place accupied)*
	Ogółem *(total)*	w tym zład. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*	Ogółem *(total)*	w tym zład. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	59	34	74.409	60	50	71.415	145.824	2
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)* . .	3	2	1.761	2	1	823	2.584	16
Anglia *(Great Britain)*	19	7	37.665	16	11	30.774	68.439	5
Belgia *(Belgium)*	1	1	506	1	—	506	1.012	19
Dania *(Denmark)*	58	42	37.848	57	32	35.569	73.417	4
Estonia *(Estonia)*	14	4	10.638	14	14	10.638	21.276	11
Finlandia *(Finland)*	24	8	33.552	23	18	30.953	64.505	6
Grecja *(Greece)*	7	—	17.412	8	8	20.335	37.747	10
Holandia *(Holland)*	11	6	4.755	12	11	5.949	10.704	13
Islandia *(Iceland)*	1	1	469	1	—	469	938	19
Litwa *(Lithuania)*	1	1	585	1	—	585	1.170	17
Łotwa *(Letvia)*	6	—	7.825	7	5	8.255	16.080	12
Niemcy *(Germany)*	69	41	48.072	69	45	46.781	94.853	3
Norwegia *(Norvay)*	34	28	28.364	29	16	25.904	54.268	7
Panama *(Panama)*	2	—	2.635	2	2	1.756	4.391	15
Stany Zjedn. Am. P. *(U. S. A.)* . .	8	5	24.864	8	7	24.864	49.728	8
Szwecja *(Sweden)*	123	42	80.711	122	103	80.642	161.353	1
Węgry *(Hungary)*	1	1	346	1	—	346	692	20
Włochy *(Italy)*	6	—	20.534	7	7	24.128	44.662	9
Z. S. R. R. *(U. S. S. R.)*	3	3	3.516	3	—	3.516	7.032	14
Razem *(total)* . . .	**450**	**226**	**436.467**	**443**	**330**	**424.208**	**860.675**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)* .	394	180	392.207	389	294	383.594	775.801	—
Ten sam mies. 1936 *(March 1936)* . .	*373*	*170*	*389.237*	*360*	*270*	*371.654*	*760.891*	—
Od pocz. r. 1937 *(since beginning of 1937)*	1.211	577	1.210.361	1.208	908	1.213.306	2.423.667	—
Od pocz. r. 1936 *(since beginning of 1936)*	1.146	480	1.168.751	1.155	901	1.167.800	2.336.551	—

Uwagi: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w m. marcu 1937 r, 969.9 n. r. t.
b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 58
c) średni postój statków w porcie: 59.9 godzin.

IV. POLSKIE POŁOWY MORSKIE W M-CU MARCU 1937 R.
w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego. Ilość w kg. — Wartość w zł.

Gatunki ryb	Połowy bałtyckie						Połowy dalekomorskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski	Połowy dalsze		
Łososie	1.960	—	660	—	—	—	—	2.620
Mielnica	—	50	150	230	160	—	—	590
Troć	—	—	160	10	380	—	—	550
Stornia	—	20	350	—	120	47.900	—	48.390
Zimnica	—	—	—	—	—	2.350	—	2.350
Śledzie	46.250	128.960	38.650	6.800	51.800	—	—	272.460
Szproty	6.800	8.700	4.800	250	250	—	—	20.800
Węgorze	—	—	550	—	590	—	—	1.140
Wątłusze	—	1.290	2.050	1.650	2.770	176.950	—	184.710
Węgorzyce	—	40	—	—	—	—	—	40
Sieja	—	—	350	—	50	—	—	400
Szczupaki	—	—	2.600	—	60	—	—	2.660
Okonie	50	—	230	—	—	—	—	280
Płotki	—	—	15.800	—	350	—	—	16.150
Certy	—	430	—	—	800	—	—	1.230
Razem m. marzec	**55.060**	**139.490**	**66.350**	**8.940**	**57.330**	**227.200**		**554.370**
Wartość w zł	31.035	43.764	36.837	3.334	20.457	60.942	—	196.369
Miesiąc ubiegły w kg	701.120	345.320	356.040	10.320	38.420	2.850	—	1.454.070
Razem od pocz. r. w kg	1.383.210	799.510	808.590	71.970	148.810	232.550	—	3.434.640

V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGER TRAFFIC*
RUCH ZAMORSKI *(Oversea traffic)*

	Przyjechało *(passengers iucoming)*					Wyjechało *(passengers outgoing)*				
	Marzec *(March)*				Luty *February*	Marzec *(March*				Luty *February*
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem *(total)*	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem *(total)*
Anglia	—	**61**	—	**61**	**23**	**5**	**103**	**650**	**758**	**190**
Hull	—	9	—	9	2	—	10	—	10	21
Londyn	—	52	—	52	21	5	93	650	748	61
Parkeston	—	—	—	—	—	—	—	—	—	108
Argentyna	—	—	**82**	**82**	**26**	—	—	**4**	**4**	**594**
Buenos Aires	—	—	82	82	26	—	—	4	4	594
Belgia	—	**33**	—	**33**	**9**	—	—	—	—	—
Antwerpia	—	33	—	33	9	—	—	—	—	—
Brazylia	—	—	—	—	**3**	—	—	**893**	**893**	**250**
Rio de Janeiro	—	—	—	—	2	—	—	673	673	31
Rio Grande do Sul	—	—	—	—	—	—	—	210	210	188
Santos	—	—	—	—	1	—	—	10	10	31
Dania	—	**32**	**33**	**65**	**29**	—	**2**	**5**	**7**	**6**
Kopenhaga	—	32	33	65	29	—	2	5	7	6
Estonia	—	—	—	—	—	—	**2**	—	**2**	—
Tallinn	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—
Finlandia	—	**8**	—	**8**	—	—	—	—	—	—
Helsinki	—	8	—	8	—	—	—	—	—	—
Francja	—	**1**	—	**1**	**1**	—	**5**	**66**	**71**	**205**
Le Havre	—	1	—	1	1	—	5	66	71	205
Holandia	—	**2**	—	**2**	**3**	—	—	—	—	**4**
Rotterdam	—	2	—	2	3	—	—	—	—	4
Kanada	—	**35**	—	**35**	**30**	—	—	**63**	**63**	**64**
Halifax	—	35	—	35	30	—	—	63	63	64
Litwa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	**2**
Kłajpeda	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Niemcy	—	**4**	—	**4**	**5**	—	**2**	—	**2**	—
Hamburg	—	3	—	3	2	—	2	—	2	—
Inne porty	—	1	—	1	3	—	—	—	—	—
Norwegia	—	**2**	—	**2**	**2**	—	—	—	—	—
Oslo	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Stavanger	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Inne porty	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Portugalia	—	**5**	—	**5**	—	—	—	—	—	—
Lizbona	—	5	—	5	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn. Am. P.	—	**18**	**112**	**130**	**69**	—	**26**	**197**	**197**	**195**
New York	—	18	112	130	69	—	26	197	197	195
Szwecja	—	**15**	—	**15**	3	—	**2**	—	**2**	—
Göteborg	—	2	—	2	—	—	2	—	2	—
Kalmar	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—
Malmö	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sztokholm	—	11	—	11	3	—	—	—	—	—
Inne porty	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
via W. M. Gdańsk	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—
Gdańsk	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—
Razem	—	**216**	**227**	**443**	**203**	**5**	**143**	**1852**	**2000**	**1510**

Zarządzenie dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni

z dnia 24 kwietnia 1937 r.

o przeładunku towarów na statkach linij regularnych

Na podstawie art. 4 pkt. 1 i 7 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej (Dz. U. R. P. Nr 38 poz. 366) zarządzam co następuje:

§ 1. Załadowanie i wyładowanie towarów w obrębie portu Gdyni, przewożonych statkami linij regularnych, wykonywane być musi na lądzie przy poszczególnych statkach tylko przez jedną organizację przeładunkową, wyznaczoną przez agenta względnie reprezentanta linii.

2. §. Agent względnie reprezentant linii obowiązany jest zgłosić pisemnie w należytym terminie w Urzędzie Morskim organizację przeładunkową, wyznaczoną stosownie do § 1.

§ 3. W przypadkach gospodarczo uzasadnionych Urząd Morski na umotywowany pisemny wniosek agenta względnie reprezentanta linii zezwolić może na wykonywanie pracy przeładunkowej przy poszczególnym statku przez dalszą jeszcze organizację przeładunkową, wskazaną przez agenta względnie reprezentanta linii.

§ 4. Postanowienia § 1 mają zastosowanie zarówno do przeładunków, odbywających się przez magazyn, jako też do przeładunków bezpośrednich.

§ 5. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie po upływie 3 dni od dnia następującego po ogłoszeniu.

Dyrektor Urzędu Morskiego:

(--) Inż. St. Łęgowski

STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA KWIECIEŃ

I. Uwagi ogólne

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w m. **kwietniu** rb. wyniósł **819.445,9 ton** wobec **749.602.4 ton** w m. **marcu** rb. oraz 618.307.5 ton w m. kwietniu 1936 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 9,3%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ub. mies. marcem rb. oraz poważny 32.5% wzrost w stosunku do miesiąca kwietnia 1936 r.

Ruch statków analogicznie do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 462 (450) statki o pojemności 456.855 n. r. t. (436.467 n. r. t.), wyszło zaś 469 (443 statków o pojemności 457.208 n. r. t. (424.208 n. r. t.).

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w miesiącu kwietniu rb. wyniósł 988.9 n. r. t. (969.9 n. r. t.).

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 68 (58). Średni postój statków wyniósł 58.6 godzin. (59.9 godzin).

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja, Niemcy, Polska, Anglia, Dania, Włochy, Finlandia, Norwegia, Stany Zjedn. Am. Półn., Grecja, Łotwa, Estonia, Holandia i t. d., wykazuje po raz pierwszy od roku 1935 przegrupowanie bandery polskiej z dotychczas zajmowanego 2-go względnie 1-go miejsca na 3-e. Trzecie miejsce bandera polska zajmowała poraz ostatni w miesiącu lutym 1935 r. (W miesiącu marcu 1935 r. bandera polska zajęła nawet nienotowane od szeregu ostatnich lat 5-e miejsce).

Poza banderą polską przesunęły się bandery: niemiecka z 3-go na 2-gie miejsce, angielska z 5-go na 4-e, duńska z 4-go na 5-te, włoska z 9-go na 6-e i t. d. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Przyczym ogólnie reprezentowane były bandery 16 państw. (20 państw).

Obroty zamorskie w m. kwietniu rb. wyniosły 795.078.5 ton, wykazując 7,1%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. marcem rb. (742,080,5 ton) oraz jeszcze poważniejszy 33%-owy wzrost w stosunku do mies. kwietnia 1936 r. (596.034.6 ton).

Obroty w miesiącu sprawozdawczym tak zamorskie jak i ogólne łącznie z obrotami przybrzeżnymi oraz z wnętrzem kraju) są **rekordowymi** w dotychczasowej pracy portu. Poprzednie najpoważniejsze obroty zamorskie oraz ogólne miały miejsce w miesiącu sierpniu 1935 r. Obroty zamorskie wyniosły w tym miesiącu 754.448.5 ton oraz ogólne — 768.958.3 ton.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich (795.078.5 ton) miesiąca sprawozdawczego złożył tu przywóz zamorski — 161.782.5 ton oraz wywóz zamorski — 633.296. ton.

Przywóz zamorski w m. sprawozdawczym (161.782.5 ton) wykazuje 6.02%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. marcem rb. (152.589.1 ton) oraz jeszcze poważniejszy 57.04 procentowy wzrost w stosunku do mies. kwietnia 1936 roku. (97.167 ton.)

Wzrost przywozu w porównaniu z ub. mies. marcem spowodowały przede wszystkim pozycje: ryżu surowego — 18.175.5 t. (5.844.4 t.), kakao — 627,7 t. (555.2 t.), rud różnych i wypałków pirytowych — 11.425.3 t. (3.830.8 t.), garbników — 1601,2 t. (1426,1 t.), fosforytów — 22,802,1 t. (12,994 t.), wełny i odpadków — 2509,7 t. (2058,1 t.), oraz miedzi — 1,448,5 t. (1,306,8 t.). Spadły natomiast pozycje nasion oleistych różnych — 3283,6 t. (3828.9 t.), owoców świeżych i suszonych — 6389,5 t. (8,330,9 t.), pirytów — brak (5,540 t.), tłuszczy zwierzęcych surowych — 944.7 t. (1.439.9. t.), żużli Thomasa — brak (15.000 t.), skór — 1766,2 t. (2,401.9 ton),— juty — 689.7 t. (1.120 t.), oraz celulozy — 703,2 t. (1,173 t.

Wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (633.296 t.) wykazuje 7,4%-owy wzrost w porównaniu z ub. miesiącem marcem rb. (589.491.4 ton) oraz 26,9%-owy wzrost w stosunku do mies. kwietnia 1936 r. (498.867.6 t.). Wzrost wywozu w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. marcem spowodowały przede wszystkim pozycje: bekonów — 1.942.8 t. (1.493.7 t.), jaj — 1.625.3 t. (677.5 t.), masła — 204 t. (77 t.), Węgla kamiennego 492.127.7 t. (448.889.3 t.), Węgla bunkrowego 48.188.8 t. (40.988 t.), cukru — 4.336.2 t. (1.749.8 t.), — siarczanu amonu — 7.646.3 t. (brak) — fornier i dykt 1.711.1 t. (1.501.9 t.), oraz cynku i blachy cynkowej 1.945.8 t. (1.547.4 t.). Spadły natomiast pozycje: słodu — 1.559.3 ton (4.518.4 t.), koksu 18.306 t. (20.437 t.), Makuchów 1.125 t. (1743 t.), — drzewa tartego — 6.799.9 t. (12.822.4 t.), metali różnych — 8,409 t. (10.836.6 t.), szyn kolejowych 9.597.4 ton, — (12.134. t.) oraz rur żeliwnych i stalowych — 2.664.2 tony, — (4.441.3 t.).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje wzrost przywozu — 1251,8 t. (276 t.), oraz wywozu — 2709,3 t. (1252 t.). Spośród poważniejszych pozycji przywozu są do zanotowania: ryby z połowów własnych — 673 t. (262 t.), oraz amoniak — 530.7 t. Na wywozie natomiast: ryż wył. — 1.650 t. (258.9 t.), tłuszcze zwierz. sur. 203,1 t. (59,9 t.), kauczuk — 32,5 t. (3,3 t.), garbniki — 120,3 t. (174,2 t.), skóry — 70,2 t. (54,9 t.), oraz przetwory chemiczne — 102,1 t. (1,5 t.).

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wykazuje wzrost przywozu — 12,167.6 t. (3.833.5 t.) oraz wywozu 8,238,7 t. — (2,160,4 t.). Na przywozie są do zanotowania poważniejsze pozycje: cukier — 9653, 7 t. (3745.1 t.), siarczan amonu — 2.096 t., słód — 125 t., oraz tkaniny — 102,1 t. Na wywozie zaś: nasiona oleiste 438.8 t. (380.9 t.), ryż wyłuszcz. — 1948,3 t. (15,7 t.), kakao — 314,3 t. (73,9 t.), tłuszcze zwierzęce sur. 795.3 t. (95,8 t.), wełna — 1098.5 t. (176.6 t.), skóry — 443,1 t. (72,7 t.), garbniki — 253,5 t. (200,7 t.), oraz papier — 398,7 t. (15.6 t.).

Ruch pasażerów wykazał pewne nieznaczne ożywienie. Przyjechało bowiem 582 pasażerów (443), wyjechało zaś 2339 (2.000).

II. OBRÓT TOWARÓW *GOODS TURNOVER* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Kwiecień *April*	Marzec *March*	Od początku roku *(January— April)*
Cały przywóz	**161 782·5**	**152 589·1**	**545 176·—**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**30 247·2**	**20 400·4**	**85 954·—**
w tym m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* . . .	3 283·6	3 828·9	21 849·4
30/12. Ryż surowy *(rice)* .	18 175·5	5 844·4	24 099·—
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	6 389·5	8 330·9	30 148·4
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* . . .	64·9	140·9	361·—
76. Kawa *(coffee)*	290·9	345·—	1 525·3
78. Herbata *(tea)*	108·6	191·—	634·2
80. Kakao *(cocoa)*	627·7	555·2	2 464·7
81-82. Korzenie *(spices)* .	113·4	159·9	447·2
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**895·8**	**3 246·8**	**12 805·9**
116-117. Śledzie *(herrings)* .	532·2	2 997·5	11 929·7
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**25 017·—**	**16 237·—**	**75 889·8**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)* . . .	11 425·3	3 830·8	47 284·2
177/1c. Piryty *(pyrites)* . .	—	5 540·—	5 540·—
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**2 154·2**	**2 386·2**	**8 200·—**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	315·8	436·4	1 334·2
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	944·7	1 439·9	4 888·1
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**838·6**	**648·9**	**2 010·8**
287. Makuchy *(oil cake)* . .	302·2	—	302·2
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	322·5	247·2	661·7
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**26 031·4**	**30 627·2**	**75 764·6**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	1 601·2	1 426·1	4 968·3
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	22 802·1	12 994·—	51 223·1
477. Żużle Thomasa *(Thomas slag)*	—	15 000·—	15 295·7
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**1 776·6**	**2 407·5**	**9 127·—**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	1 766·2	2 401·9	9 104·2

Poz. tar. cel.	Kwiecień *April*	Marzec *March*	Od początku roku *(January — April)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**12 498·4**	**13 475·1**	**53 373·1**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)*	2 509.7	2 058·1	10 724·2
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* .	7 366·1	7 325·6	30 074·7
624. Juta *(jute)*	689·7	1 120·—	3 725·2
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber & rubber goods)*	**1 173·6**	**885·2**	**3 245·1**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood products & baskets wares)*	**254·1**	**254·3**	**656·**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**2 325·2**	**2 965·6**	**10 867·7**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	1 594·4	1 699·4	6 525·1
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	703·2	1 173·—	4 163·9
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**48·4**	**23·4**	**117·7**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**57 002·7**	**57 469·5**	**200 765·5**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	54 674·9	54 911·8	190·460·9
977. Miedź *(copper)* . . .	1 448·5	1 306·8	5 015·7
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**631·7**	**757·1**	**2 399·8**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**782·8**	**660·9**	**2 832·—**
XVI—XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**58·4**	**35·1**	**971·7**
XVIII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**46·4**	**108·9**	**195·3**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Kwiecień *April*	Marzec *March*	Od początku roku *(January—April)*
Cały wywóz	**633 296·—**	**589 491·4**	**2 268 529·4**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**2 902·3**	**6 585·5**	**20 207·8**
1. Pszenica *(wheat)* . . .	5·7	—	6·5
2. Żyto *(rye)*	—	20·4	20·4
9-16. Strączkowe *(siliguose)*	6·5	149·5	583·4
27/1-2. Mąka *(flour)* . . .	—	73·—	175·—
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	—	—	1 121·5
35. Słód *(malt)*	1 559·3	4 518·4	12 956.7
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**4 413·3**	**4 543·4**	**15 734·4**
121/3a. Bekony *(bacon)* . .	1 942·8	1 493·7	6 394·—
125. Jaja *(eggs)*	1 625·3	677·5	2 744·9
127. Masło *(butter)*	204·—	77·—	804.5
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**562 563·7**	**515 275·6**	**1 987 671·4**
154. Cement *(cement)* . . .	401·6	218·9	674·7
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	—	187·6	187·8
180. Węgiel kamienny *(coal)*	492 127·7	448 889·3	1 721 351·1
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	48 188·8	40 988·—	171 866·3
182. Koks *(coke)*	18 306·—	20·437·—	77 245·—
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* . . .	56·6	2·9	89·9
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**26·3**	**18·8**	**261·1**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**9 454·3**	**5 426·5**	**26 484·3**
259-260. Cukier *(sugar)* . .	4 336·2	1 749·8	8 911·6
287. Makuchy *(oil cake)* . .	1 125·—	1 743·—	5 733·5
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	—	—	2 328·3
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**8 976·6**	**2 686·—**	**44 271·8**
299/18. Soda *(soda)* . . .	—	—	4·1
300/4. Siarczan amonu *(sulphate of ammonia)*	7 646·3	—	28 518·—
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	2 550·—
480-482. Saletra *(Salpetre)* .	4·5	15·8	36.—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**565·5**	**371·5**	**1 560·4**

Poz. tar. cel.	Kwiecień *April*	Marzec *March*	Od początku roku *(January—April)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**1 269·7**	**1 616·1**	**6 509·7**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	595.3	562·2	2 367·9
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber, its substitute and rubber goods)*	**45·5**	**100·4**	**227·4**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**9 703·8**	**15 448·9**	**52 043·7**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	—	70·4	70·4
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	6·799·9	12 822·4	41 751·4
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)* . . .	68·4	60·—	128·6
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* . .	1 711·1	1 501·9	6 145·2
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**633·1**	**1 320·6**	**3 817·6**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	84·6	594·9	1 536·5
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	328·3	417·2	1 196·—
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**90·—**	**51·3**	**235·5**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**31 355·7**	**32 013·—**	**103 855·2**
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	8 409·—	10 836·6	33 030·8
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	9 597·4	12 134·—	29 501·2
937-938, 955, Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	2 664·2	4 441·3	11 690·1
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* .	1 945·8	1 547·4	6 699·1
XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments)*	**1 276·—**	**4 001·9**	**5 522·4**
XIX—XX. Towary różne oddzielnie niewymienione *(sundry non specified goods)*	**20·2**	**31·9**	**126·7**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

Kwiecień *(April)*	1937	— 795.078·5
Marzec *(March)*	1937	— 742.080·5
Kwiecień *(April)*	1936	— 596.034·6
Od początku roku *(January—April)*	1937	— 2.813.705·4
" " " " "	1936	— 2.457 554·6

2. OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Danzig includet)*

Poz. tar. cel.		Kwiecień *April*	Marzec *March*	Od początku roku *January — April*
Przywóz	*(imports)*	**1.251·8**	**276·—**	**4.189·6**
1, 2, 3, 4	— Zboże *(grain)* . .	—	—	—
9—16	— Strączkowe . . .	—	—	—
24 26	— Nasiona oleiste . . *(oil seeds)*	—	—	—
27/1—2	— Mąka *(flour)* . .	—	—	—
30/1, 2	— Ryż *(rice)* . . .	—	—	—
31, 32	— Krochmale *(starch)*	—	5·—	5·—
27/3—32	— Mąka pastewna .	—	—	—
40 50	— Warzywa *(greens)*	—	—	—
76	— Kawa *(coffee)* . .	—	—	—
81—82	— Korzenie *(spices)* .	—	—	—
116	— Ryby połowy włas. *(fish)*	673·—	262·—	2.358·—
117	— Śledzie *(herrings)*	—	—	—
215—218	— Tłuszcze zwierz. sur. *(animal origin)*	—	—	—
226—229	— Przetwory mączne *(flour products)*	—	—	—
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils of veget. orig.)* . .	2·2	—	2·2
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	17·—	9·—	26·—
295—491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	—	—	6·3
296/1—300/1	— Amoniak . . . . *(ammonia)*	530·7	—	1.437·9
30 /4	— Siarczan amonu *(sulph. of ammonia)*	—	—	278·9
492—515	— Skóry . . . . . . *(skins and hides)*	18·4	—	18·4
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
624	— Juta *(jute)* . . .	—	—	—
757, 778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	—	38·—
742—803	— Papier *(paper)* . .	—	—	8·4
862—887	— Wyroby ceramiczne *(ceramic products)*	—	—	—
896—927	— Szkło *(glass)* . . .	—	—	—
930—966	— Wyr. żel. i metal. *(iron and steel goods)*	3·3	—	3·3
	Różne *(various)* .	7·2	—	7·2
Wywóz	*(exports)*	**2.709·3**	**1252·—**	**4.014·3**
23	— Pestki drzew owocowych *(fruits stones)*	0·5	—	0·5
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various)*	—	—	—
24—26	— Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	—	173·2	173·2
131, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—	—
27/1—2	— Mąka *(flour)* . .	—	—	—
30/1—2	— Ryż wyłuszczony . *(husked rice)*	1.650·—	258·9	1.908·9
35	— Słód *(malt)* . . .	—	—	—
40—50	— Warzywa *(greens)*	—	—	—
53—58, 60—64	— Owoce świeże . . *(fresh fruit)*	81·1	101·2	220·3
59, 61—63, 66	— Owoce suszone *(dried fruit)* . . .	4·7	9·9	14·6
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	0·6	—	0·6
69, 72	— Orzechy i migdały *(nuts & almonds)*	4·7	—	7 7
76	— Kawa *(coffee)*	40·2	40·4	80·6
78	— Herbata *(tea)* . .	—	2·1	2·1
	Kakao *(cocoa)* . .	141·8	—	141·8
81, 82	— Korzenie *(spices)*	4·3	1·5	9·8
83	— Rośliny lecznicze . *(farmaceutic plants)*	—	—	—
95—97	— Żywica *(resin)* . .	10·1	26·2	36·3
117	— Śledzie *(herrings)*	29·6	42·6	84·2
127—200	— Oleje *(oils)* . . .	—	—	—
137/2—3	— Jelita *(casings)* . .	—	14·4	14·4
142—143	— Gąbki i muszle . . *(sponges and shells)*	1·6	—	1·6
148	— Kamienie *(stones)*	—	—	—
150	— Glinki *(clay)* . .	—	—	—
170/1, 2, 171/1, 2	Materiały szlifierskie *(grindings materials)*	—	—	—
177	— Rudy różne . . . *(various ores)*	—	—	—
198, 199	— Asfalt *(asphalt)* .	—	—	—
200/8, a, b, c,	— Wazelina *(vaseline)*	8·7	3·4	12·1
203—204	— Wosk *(wax)* . . .	—	0·2	0·2
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin)*	70·4	91·5	161·9
215—218	— Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	203·1	59·9	263·—
216	— Tran *(cod-liver-oil)*	37·3	15·—	52·3
219	— Stearyna *(stearine)*	9·1	11·7	20·8
245	— Mleko skondensowane *(condensed milk)*	—	—	—
254—256	— Ryby *(fish)* . . .	—	—	—
276—278	— Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	—
295/6	— Siarka *(sulphur)* .	10·—	—	10·—
295—491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	102·1	1·5	103·6
299/18	— Soda *(soda)* . . .	—	—	—
405—425	— Farby *(paints)* . .	—	—	—
404	— Sadze *(soot)* . . .	22·4	—	22·4
424—428	— Garbniki	120·3	174·2	294·5
429—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* .	—	—	—
492—513	— Skóry *(skins)* . .	70·2	54·9	125·1
589/1, 2, 592	— Wełna *(wool)* . .	—	—	—
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
606	— Bawełna *(cotton)* .	—	—	—
624	— Juta *(jute)* . . .	—	—	—
625, 626	— Sizal *(sisal)*	16·1	3·7	19·8
720—724	— Kauczuk *(rubber)*	32·5	3·3	35·8
757—778 z wyj. 772, 771	— Wyroby z drzewa . *(wood goods)*	3·1	0·1	3·2
772, 773	— Dykty i forniery *(plywoods)*	—	—	—
779	— Korek, wyr. z korka	—	—	—
794, 795	— Celuloza *(cellulose)*	—	—	—
792—803				
807—808	— Fibra *(fibre)* . . .	3·3	—	3·3
809—819, 826	— Papier i obcinki papierowe *(paper and paper waste)*	9·2	94·8	104·—
925—981	— Metale różne . . *(various metals)*	5·5	3·8	9·3
930—965	— Wyroby żel. i metal. *(iron ware & steel ware)*	11·7	22·4	34·1
966	— Cyna *(tin)*	5·1	8·3	13·4
968	— Cynk *(zinc)* . . .	—	—	—
977	— Miedź	—	15·2	15·2
	Różne *(various)* .	—	17·7	17·7
Przywóz i wywóz razem		**2.961·1**	**1528·—**	**8.203·9**

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ *(river traffic)*

Poz. tar. cel.		Kwiecień *April*	Marzec *March*	Od początku roku *January — April*
Przywóz	*(imports)*	**12.167·6**	**3.833·5**	**17.208·3**
1—4	— Zboże . . . . . . *(grain)*	—	—	—
17, 23, 25	— Nasiona . . . . . *(seeds various)*	1·3	15·—	16·6
24—26	— Nasiona oleiste różne . . . . *(various oils seeds)*	1·—	—	1·—
31, 32	— Krochmale *(starch)*	0·7	—	1·6

Poz. tar. cel.		Kwiecień *April*	Marzec *March*	Od początku roku *January—April*
27/1—3	— Mąka *(flour)* . .	29·8	—	62·3
27/3—32	— Mąka pastewna .	—	—	—
28/1—5	— Kasza . . . . . . *(grits)*	0·2	—	1·7
35	— Słód *(malt)* . . .	125·—	—	125·—
40—50	— Warzywa . . . . *(greens)*	2·4	—	2·4
53, 58, 60—64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	—
59, 61—63, 66	— Owoce suszone . . *(dried fruit)*	1·6	—	1·6
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	1·8	—	1·8
76	— Kawa *(coffee)* . .	—	—	—
77	— Cykoria *(succory)*	0·5	—	0·5
78	— Herbata *(tea)* . .	—	—	—
80	— Kakao . . . . . . *(cocoa)*	—	—	—
81, 82	— Korzenie . . . . . *(spices)*	—	6·3	6·8
95, 97	— Żywica . . . . . . *(resin)*	—	—	—
104/3	— Trawa morska . . *(sea grass)*	0·1	—	0·1
125	— Jaja . . . . *(eggs)*	1·1	—	1·4
127—200	— Oleje . . . . . . *(oils)*	0·7	—	2·1
128/1-4	— Ser . . . . *(cheese)*	—	—	—
131	— Pierze . . . . . . *(feather)*	—	—	—
137/2a. b	— Jelita . . . . . . *(casings)*	0·2	—	0·2
205	— Tłuszcze i oleje roślinne . . . . . . *(fats & oils vegetable origin.)*	—	—	29·2
215, 217, 218	— Tłuszcze zwierzęce surowe . . . . . . *(raw fats of animal origin)*	4·2	—	4·2
228	Makaron . . . . *(macaroni)*	2·7	3·4	6·1
243/1 2	— Konserwy mięsne . *(meat preserves)*	—		—
254, 256	— Ryby i konserwy rybne *(fishes)* . .	0·2	—	0·2
259, 260	— Cukier *(sugar)* . .	9.653·7	3.745·1	13.398·8
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	13·7	2·2	28·2
295—491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	10·9	—	12·8
300/4	— Siarczan amonu *(sulphobeof ammona)* .	2.096·—	—	2·096·—
299/18	— Soda *(soda)* . . .	—	—	—
296/1—300/2	— Amoniak . . . . . *(ammonia)*	—	—	1.040·—
405—425	— Farby *(paints)* .	0·3	—	0·3
411/2	— Biel cynkowa . . *(zinc white)*	—	0·2	0·2
429—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	0·1	0·6	0·8
466—470	— Klej i żelatyna . *(glue and gelatine)*	—	—	—
492—513	— Skóry *(skins)* . .	11·—	5·1	16·1
534—559	— Wyroby skórzane . *(leather goods)*	0·6	—	0·6
573—622	— Tkaniny . . . . . *(textile fabrics)*	102·1	7·4	147·2
589/1, 2 592	— Wełna *(wool)* . .	4·9	—	7·8
606/1 2 a b	— Odpadki bawełny *(cotton waste)*	—	—	—
646—648	— Sznury *(ropes)* .	1·1	—	1·1
720, 724	— Kauczuk *(rubber)*	—	—	—
725—746	— Wyroby gumowe . *(rubber goods)*	—	—	—
749, 750, 751	— Deski i łaty . . *(boards & laths)*	—	—	—
757—778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	3·2	0·9	6·3
776	Meble . . . . . . *(bentwood furniture)*	0·9	—	0·9

Poz. tar. cel.		Kwiecień *April*	Marzec *March*	Od początku roku *January—April*
779—787	— Korek, wyr. z korka *(cork wood and cork goods)*	—	—	—
792, 803, 809, 826	Papier *(paper)* .	34·—	20·1	83·9
836—847	— Książki i broszury *(books)*	0·2	—	0·2
862—887	— Wyroby ceram. . *(ceramic products)*	0·3	8·1	9·—
896—927	— Szkło i wyroby . *(glass and glass ware)*	1·3	—	1·3
925—981	— Metale różne . . *(various metals)*	—	—	—
930 965	Wyr. stal. i metal. *(iron & steel goods)*	47·5	19·—	78·1
968	— Cynk *(zinc)* . . .	—	—	—
	Różne *(various)* .	12·3	0·1	13·9
	Wywóz *(exports)*	**8 238·7**	**2 160·4**	**11 788·4**
7	— Kukurydza . . . *(maize)*	—	—	—
23	— Pestki drzew owocowych . . . . . *(fruit stones)*	3·8	2·3	6·1
24—26	— Nasiona oleiste . *(oil seeds)*	438·8	380·9	842·1
17, 23, 25	Nasiona . . . . . *(seeds various)*	1·8	—	1·8
24/1—3	— Mąka *(flour)* . .	—	—	1·1
28	— Kasza *(grits)* . .	0·9	0·9	2·9
30	— Ryż wyłuszczony . *(husked rice)*	1,948·3	15·7	2,014·—
31	— Krochmal *(starch)*	7·1	—	7·1
53, 58, 60—64	— Owoce świeże . . *(fresh fruit)*	288·5	173·—	461·5
59, 61—63, 66	— Owoce suszone . *(dried fruit)*	171·7	48·—	295·4
62 72	— Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	10·6	—	10·9
67—68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	0·3	—	0·4
76	— Kawa *(coffee)* . .	22·9	17·2	356·3
78	— Herbata *(tea)* . .	20·7	3·5	26·—
80	— Kakao *(cocoa)* .	314·3	73·9	469·7
81—82	— Korzenie *(spices)*	10·3	3·1	18·—
89	— Rośliny lecznicze . *(medicinal plants)*	12·6	5·6	18·2
95, 97	— Żywica *(resin)* .	336·3	39·6	406·8
104	— Trawy morskie, trzcina . . . . . *(sea, grass, reed)*	23·9	10·6	35,6
117	— Śledzie *(herrings)*	8·9	—	11·5
127—200	— Oleje *(oils)* . . .	40·4	—	52,3
128/1—4	— Sery *(cheese)* . .	—	—	—
129/1—5	— Kazeina *(caseine)*	8·9	—	8·9
137/2a, b	— Jelita *(casings)* .	10·2	1·5	16·2
143/1—3	— Muszle *(shells)* .	32·6	5·1	37·7
148	— Kamienie *(stones)*	3·—	—	3.5
154	— Cement *(cement)* .	—	—	—
156/1—2	— Talk *(talc)* . . .	—	—	—
161	— Minerały zawier. bor *(minerals bor)*	—	—	—
170	— Art. szlifierskie . *(grinding materials)*	9·4	21·4	37·7
177	— Rudy różne . . . *(various ores)*	5·7	—	5·7
186—188	— Smoła *(pitch)* . .	—	—	—
198—199	— Asfalt *(asphalt)* .	0·1	—	0·1
200—8, a. b. c.	— Wazelina *(waseline)*	10·9	19·2	56·3
203—204	— Wosk *(wax)* . .	9·3	18·—	31·—
205, 214	— Tłuszcze i oleje roślinne . . . . . . *(vegetable oils and fats)*	376·2	130·7	598·7
213/1—3	— Pokost *(varnish)* .	—	—	—
215, 217—218	— Tłuszcze zwierz. sur. *(raw fats)* .	795·3	95·8	1.113·4

Poz. tar. cel.		Kwiecień *April*	Marzec *March*	Od początku roku *January-April*
216	— Tran *(whale oil)* .	59·5	61·5	167·5
219	— Stearyna *(stearine)*	21·1	16 •	41·7
254, 256	— Ryby i konserwy rybne *(fish)* . . .	8·—	7·1	34.6
259—260	— Cukier *(sugar)* .	—	—	—
272—273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	3·8	—	3·8
286, 287	— Otręby i makuchy *(bran & oil cakes)*	—	—	3·8
293—294/1, 2, 3, 6	Tytoń *(tobacco)* .	—	—	—
295/6	— Siarka *(sulphur)* .	30·—	13·7	45·3
292—491 z wyj. osobno wym.				
299/18	— Soda *(soda)* . .	—	—	—
	Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	53·4	68·8	191.2
408	— Sadze *(soot)* . .	28·4	17 6	46·9
405, 407, 409 412, 418, 420 423	— Farby *(paints)* .	26·4	52·3	126·7
424—427	Garbniki . . . . . *(tanning extracts)*	253·5	200·7	459.4
429, 450—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* .	3·2	0.1	3·5
466, 470	— Klej i żelatyna *(glue and gelatine)*	1·2	—	1.4
487	— Celuloid *(celluloid)*	0·9	—	5·8
492, 513	— Skóry *(skins)* . .	443·1	72·7	529·2
589/1, 2 592	— Wełna *(wool)* . .	1·098·5	176·6	1·285·1
597, 605, 613—606	— Bawełna *(cotton)*	—	—	4·5
622	— Tkaniny *(textiles)*	13·2	14.1	31·2
624	— Juta *(jute)* . . .	—	—	—
625—626	— Sizal *(sisal)* . . .	21·1	1·5	27·1
646—648	— Sznury *(ropes)* .	27·1	—	27·3
720, 724	— Kauczuk *(rubber)*	186·4	7·1	265·8
715, 746	— Wyroby gumowe . *(rubber goods)*	12·—	—	14·6
750	— Drzewo egzotyczne *(exotic wood)*	1·—	—	1·—
757, 778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	10·9	—	11·4
779	— Korek, wyroby z korka . . . . . *(cork goods)*	—	—	—
792, 803, 809 797, 800	— Tektura . . . . . *(pastboard)*	—	—	9·3
807, 808	— Fibra *(fibre)* . .	7,6	—	13·5
826	— Papier *(paper)* .	398·7	15·6	423·2
794/1. 2 795	— Celuloza *(cellulose)*	91 6	—	91·6
862—887	— Wyroby ceramiczne *(ceramic goods)*	9·—	—	12·3
896—927	— Szkło i wyroby . *(glass and glass ware)*	3·4	0·4	5·8
925—981	— Metale różne . . *(various metals)*	78·1	0·7	78·8
927	— Żelastwo (złom) . *(scrap iron)*	17·6	30·—	47·6
930 965	— Wyroby stal. i żelazne *(hardware)* .	93·6	51·5	156·5
955	— Rury żelazne . . (iron pipes)	—	—	—
966/1—4	— Cyna *(tin)* . . .	30·9	9·1	49·6
977	— Miedź *(copper)* .	107·—	259·2	429·—
1037, 1098	— Masz. apar. i części *(machinery apparatus parts)* .	113·6	3·1	117.6
	Różne *(various)* .	61·2	15·—	77·9
Przywóz i wywóz razem *(total export and imports)*		**20.406.3**	**5.993.9**	**28.996.7**

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

Kwiecień *(April)* . . . . 1937 — 819.445 9

Marzec *(March)* . . . . 1937 — 749.602·4

Kwiecień *(April)* . . . . 1936 — 618.307·5

Od początku roku *(January-April)* . 1937 — 2.850.906.—

„ „ „ „ „ . 1936 — 2.504.656.3

III. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków *(ships incoming)*			Wyszło statków *(ships outgoing)*			Suma rubr. 3 i 6 *(total kolumn 3 & 6)*	Kolejne miejsce *(place accupied)*
	Ogółem *(total)*	w tym załad. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*	Ogółem *(total)*	w tym załad. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	43	22	49.027	53	48	54.588	103.615	3
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)* . .	1	—	602	2	2	1.540	2.142	15
Anglia *(Great Britain)*	22	9	42.222	23	14	44.162	86.384	4
Dania *(Denmark)*	52	32	38.865	54	28	39.027	77.892	5
Estonia *(Estonia)*	17	1	10.561	16	15	10.310	20.871	12
Finlandia *(Finland)*	20	5	27.959	21	12	31.013	58.972	7
Grecja *(Greece)*	10	1	25.287	9	8	22.499	47.786	10
Holandia *(Holland)*	17	12	6.001	17	10	6.001	12.002	13
Niemcy *(Germany)*	14	—	19.511	13	3	18.206	37.717	11
Łotwa *(Latvia)*	75	37	50.518	78	51	55.453	105.971	2
Norwegia *(Norvay)*	28	15	28.878	27	18	26.174	55 052	8
Panama *(Panama)*	—	—	—	1	1	1.607	1.607	16
Rumunia *(Romania)*	1	—	2.221	1	1	2.221	4.442	14
Stany Zjedn. Am. P. *(U. S. A.)* . .	8	5	25.759	8	6	25.759	51.518	9
Szwecja *(Sweden)*	144	59	95.126	135	101	85.535	180.661	1
Włochy *(Italy)*	10	1	34.318	10	10	33.113	67.431	6
Razem *(total)* . . .	**462**	**199**	**456.855**	**469**	**328**	**457.208**	**914.063**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)* .	450	226	436.467	443	330	424.208	860.675	—
Ten sam mies. 1936 *(April) 1936)* . .	*387*	*171*	*360.252*	*390*	*298*	*371.251*	*731.503*	—
Od pocz. r. 1937 *(since beginning of 1937)*	1.833	776	1.667.216	1.677	1.236	1.670.514	3.337.730	—
Od pocz. r. 1936 *(since beginning of 1936)*	1.533	651	1.529.003	1.545	1.199	1.539.051	3.068.054	—

Uwagi: a) średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w m. kwietniu 1937 r. 988 9 n. r. t.
b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 68
c) średni postój statków w porcie: 58 6 godzin.

IV. POLSKIE POŁOWY MORSKIE W M-CU KWIETNIU 1937 R.

w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego. Ilość w kg. — Wartość w zł.

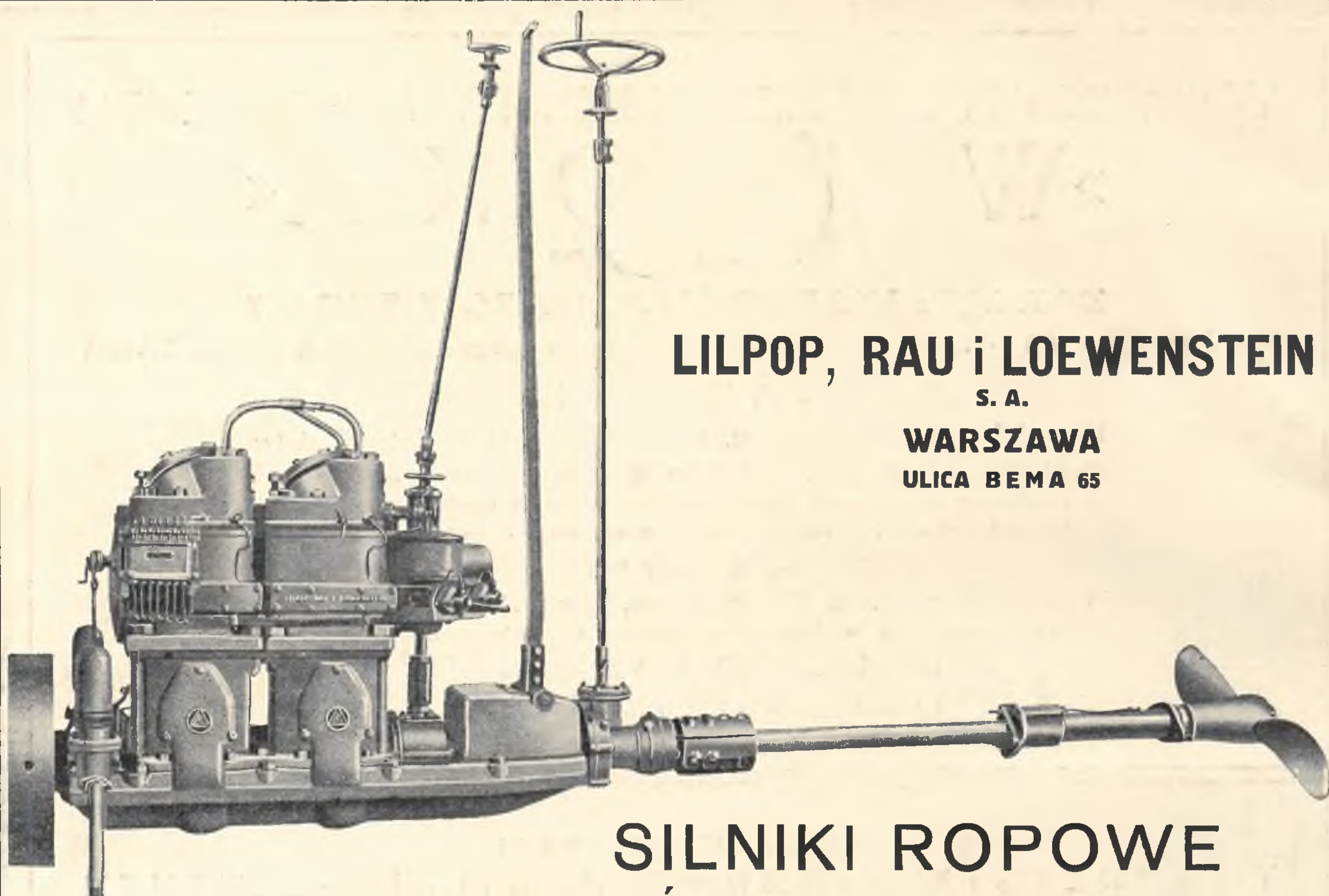
Gatunki ryb	Połowy bałtyckie						Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski	Połowy dalsze	
Łososie	3.560	—	3.360	30	240	—	7.190
Mielnica	—	—	20	50	260	—	330
Troć	—	—	10	10	310	—	330
Stornia	26.900	7.510	5.250	—	4.060	40.700	84.420
Zimnica	700	5.350	—	—	—	16.700	22.750
Śledzie	—	19.850	—	—	4.500	—	24.350
Szproty	—	—	—	—	—	—	—
Węgorze	—	—	350	—	570	—	920
Wątłusze	151.600	31.900	1.700	1.300	4.400	576.250	767.150
Węgorzyce	—	120	—	—	—	—	120
Sieja	—	—	120	—	60	—	180
Szczupaki	—	—	3.700	—	1.680	—	5.380
Okonie	1.560	—	2.240	—	600	—	4.400
Płotki	220	—	22.910	—	9.250	—	32.380
Certy	—	2.180	—	—	2.500	—	4.680
Razem m. kwiecień	**184.540**	**66.910**	**39.660**	**1.390**	**28.430**	**633.650**	**954.580**
Wartość w zł	44.941	16.048	41.519	2.719	16.978	74.223	196.428
Miesiąc ubiegły w kg	55.060	139.496	66.350	8.940	57.330	227.200	554.370
Razem od pocz. r.	1.567.750	866.420	848.250	73.360	177.240	866.200	4.399.220

V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGER TRAFFIC*

RUCH ZAMORSKI *(Oversea traffic)*

	Przyjechało *(passengers iucoming)*					Wyjechało *(passengers outgoing)*				
	Kwiecień *(April)*				Marzec *March*	Kwiecień *(April)*				Marzec *March*
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem *(total)*	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem *(total)*
Anglia	—	**64**	—	**64**	**61**	—	**112**	**719**	**831**	**758**
Hull	—	4	—	4	9	—	22	—	22	10
Londyn	—	60	—	60	52	—	90	—	809	748
Argentyna	**1**	—	**100**	**101**	**82**	**5**	—	719	**438**	**4**
Buenos Aires	1	—	100	—	82	5	—	**433**	438	4
Belgia	**6**	**11**	—	**17**	**33**	—	**3**	433	**3**	—
Antwerpia	6	11	—	17	33	—	3	—	3	—
Brazylia	—	**1**	**19**	**20**	—	**4**	—	—	**356**	**893**
Rio de Janeiro	—	1	12	13	—	2	—	11	13	673
Rio Grande do Sul	—	—	—	—	—	1	—	184	185	210
Santos	—	—	7	7	—	1	—	157	158	10
Dania	—	**35**	—	**35**	**65**	—	**25**	—	**25**	**7**
Alborg	—	—	—	—	—	—	3	—	3	—
Kopenhaga	—	35	—	35	65	—	22	—	22	7
Estonia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	**2**
Tallinn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Finlandia	—	**10**	—	**10**	**8**	—	—	—	—	—
Helsinki	—	10	—	10	8	—	—	—	—	—
Francja	—	**2**	—	**2**	**1**	—	—	**287**	**287**	**71**
Le Havre	—	2	—	2	1	—	—	287	287	71
Holandia	—	**8**	—	**8**	**2**	—	—	—	—	—
Amsterdam	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Rotterdam	—	6	—	—	2	—	—	—	—	—
Kanada	—	**48**	—	**48**	**35**	—	—	**97**	**97**	**63**
Halifax	—	48	—	48	35	—	—	97	97	63
Litwa	—	**8**	—	**8**	—	—	—	—	—	—
Kłajpeda	—	8	—	8	—	—	—	—	—	—
Niemcy	—	**1**	—	**1**	**4**	—	—	—	—	**2**
Hamburg	—	1	—	1	3	—	—	—	—	2
Inne porty	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Norwegia	—	**1**	—	**1**	**2**	—	—	—	—	—
Bergen	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Oslo	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Stavanger	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Inne porty	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugalia	—	—	—	—	**5**	—	—	—	—	—
Lizbona	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—
Stany Zjedn. Am. P.	—	**66**	**169**	**235**	**130**	—	**46**	**251**	**297**	**197**
New York	—	66	169	235	130	—	46	251	297	197
Szwecja	**12**	**20**	—	**32**	**15**	—	**5**	—	**5**	**2**
Göteborg	—	2	—	2	2	—	—	—	—	2
Kalmar	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Karslhau	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Malmö	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Oxelösund	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Sztokholm	12	15	—	27	11	—	**5**	—	**5**	—
via W. M. Gdańsk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	**1**
Gdańsk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Razem . . .	**19**	**275**	**288**	**582**	**443**	**9**	**191**	**2139**	**2339**	**2000**

WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA REDAKTOR — HENRYK TETZLAFF
PRZEDRUK DOZWOLONY Z POWOŁANIEM SIĘ NA ŹRÓDŁO CENA PRENUMERATY ZŁ 15.— ROCZNIE, CENA NINIEJSZEGO NUMERU ZŁ 2.—
CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 STR. ZŁ 500.—, 1/2 STR. ZŁ 300.—, 1/4 STR. ZŁ 150.—. OGŁ. DROBNE ZŁ 0,60 ZA m/m PRZEZ 1 SZPALTĘ W UKŁADZIE 3 SZPALT., TABELE W TEKŚCIE 50 0/0 DROŻEJ
ZAKŁADY GRAFICZNE ALFONS SZCZUKA — GDYNIA — UL. ŚW. PIOTRA 12, TELEFON 36-36


LILPOP, RAU i LOEWENSTEIN
S. A.
WARSZAWA
ULICA BEMA 65
SILNIKI ROPOWE
DO KUTRÓW RYBACKICH